

Pantsettelse av fraktinntekter for skip

Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 693
Leveringsfrist: 26. april
Til sammen 17036 ord



2011

26.04.2011

Innholdsfortegnelse

<u>1.</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>4</u>
<u>1.1</u>	Oppgavens inndeling	4
<u>1.2</u>	Avgrensning	4
<u>2</u>	<u>FØRSTE DEL AV OPPGAVEN</u>	<u>ERROR: REFERENCE SOURCE NOT FOUND</u>
<u>2.1</u>	Innledning	5
<u>2.2</u>	Panteformens formål	7
<u>2.3</u>	Panteformens parter	8
<u>2.4</u>	Bruk av panteformen i praksis	8
<u>2.5</u>	Stiftelse av panterett	9
<u>2.5.1</u>	Kontraktpantsettelse	10
<u>2.5.2</u>	Utleggspantsettelse	17
<u>2.5.3</u>	Legalpant	21
<u>2.6</u>	Hva sikrer panteretten?	21
<u>2.7</u>	Hva hviler det panterett på	23
<u>2.7.1</u>	Kontraktpant	23
2.7.1.1	Hva er så fraktinntekter?	24
2.7.1.1.1	Tidsbefraktning	24
2.7.1.1.2	Reisebefraktning	26
2.7.1.1.3	Bareboatbefraktning.	29
<u>2.7.2</u>	Utleggspant	30
<u>2.7.3</u>	Sjøpant	31
	<u>ANDRE DEL AV AVHANDLINGEN</u>	<u>32</u>

2.1 Etablering av rettsvern	32
2.2 Rettsvern overfor rederiets kreditorer	32
2.2.1 Kontraktpantsettelse etter pantel. § 4-4 (1)	32
2.2.2 Kontraktpantsettelse etter pantel. § 4-4 (2)	33
2.2.3 Factoringpantsettelse etter § 4-10 (1)	34
2.3 Rettsvern overfor befrakter	36
2.3.1.1 Utleggspant	38
2.4 Rettsvern overfor rederiets suksessorer/omsetningsserververe	39
2.5 Rettsvern på sikringsstadiet	41
2.6 Rettsvirkninger på realisasjonsstadiet	46
<u>TREDJE DEL AV AVHANDLINGEN</u>	<u>49</u>
2.7 Lovvalg på kontraktrettens område	49
2.7.1 Lovvalg er ikke foretatt	52
2.7.2 Lovvalg er foretatt	54
<u>3 KONKLUSJON</u>	<u>58</u>

1. INNLEDNING

Tema for denne oppgaven er pantsettelse av et skips fraktinntekter. Jeg vil se på de mulighetene som finnes etter norsk lov, og redegjøre for fremgangsmåten for å oppnå pantrett. Enkelte steder i oppgaven vil jeg forutsette at panteretten i fraktinntektene er en del av en større sikkerhetspakke, hvor også selve skipet er pantsatt. Det er naturlig å samtidig behandle de ulike måtene å oppnå rettsvern for panteretten på. Avslutningsvis vil jeg ta for meg de lovvalgsproblemene som kan oppstå på kontraktrettens område. Fokus vil ligge på situasjoner som er relevante for denne oppgaven.

1.1 Oppgavens inndeling

Oppgavens hoveddel faller naturlig i tre hoveddeler. Den første delen tar for seg de rene panterettslige problemstillingene. Dette omfatter den spesifikke panteformens karakter, hva som kjennetegner den, dens utbredelse og bruk i praksis. Hvem som er parter og dens formål vil det også bli redegjort for. Den andre delen av oppgaven vil omhandle de rettslige konflikter som oppstår ved konkurs. Hvilket rettsvern panthaver har i en konkurssituasjon overfor både skyldner, pantsetters kreditorer og suksessorer vil være utgangspunktet for denne delen. Sentralt her blir med andre ord rettsvern, prioritet, rettsvirkninger på sikrings- og realisasjonsstadiet. Den tredje delen vil omhandle lovvalgsproblemstillingene knyttet til panteformen.

1.2 Avgrensning

Jeg vil konsentrere meg om selve pantsettelsen, dens stiftelse og hva den omfatter. Det er naturlig å komme inn på hvordan rettsvern oppnås overfor ulike motparter. Bortsett fra ved enkelte tilfeller, vil jeg i hovedsak avgrense mot å behandle de aktuelle konkursrettslige spørsmål. Omstøtelse, abandonering, panterettens prioritet og andre

lignende spørsmål vil derfor ikke behandles. I oppgavens tredje del, om lovvalg, vil jeg utelukkende se på selve lovvalget ut i fra et norsk perspektiv. Jeg avgrenser derfor mot å se på **hvor** en eventuell rettslig tvist skal bedømmes, noe vernetingsreglene avgjør.

2 FØRSTE DEL AV OPPGAVEN

2.1 Innledning

Shipping er en meget kapitalintensiv bransje. Skipene som utgjør arbeidshestene i den internasjonale sjøfart er kostbare å bygge, drive og vedlikeholde. Det er derfor sjelden at skipseiernes egenkapital strekker til ved erverv av skip. Alternativet til egenfinansiering er fremmedfinansiering. Långiverne ønsker naturligvis å sikre sitt krav på tilbakebetaling samt renter/avdrag. Oftest skjer dette gjennom en pantsettelse av det formuesgode som erverves ved hjelp av fremmedfinansieringen. I shippingbransjen er dette som regel selve skipet. Ettersom den fremmedfinansiering som behøves for å kjøpe et skip er så omfattende, blir det nærmest som et absolutt vilkår å regne, at det stilles tilstrekkelig sikkerhet for at den nødvendige lånefinansiering skal oppnås.

I tillegg til den nevnte særegenheten i form av kapitalintensivitet, er shippingbransjen også kjent for sine konjunktursvingninger. Skipet som pantobjekt kan derfor oppleve store verdiendringer, og i så måte være et tidvis usikkert pantobjekt for panthaver. Denne særegenheten er velkjent for aktørene i den maritime næring, må långiver på mange måter innfinne seg med de store verdiendringene.

Det er derimot enkelte muligheter for långiver å sikre seg mot de største opp- og nedturene i annenhåndsmarkedet for skip. Långiver kan for eksempel ønske å ha med vilkår i avtalen som medfører mislighold dersom skipets verdi synker under en viss verdi, og dermed gå til dekning av sin eventuelle panterett.

For øvrig er skip i større grad enn andre pantobjekter utsatt for tap eller beskadigelse, hvilket gjør en panterett veldig risikobetonet. Spesielt denne siste særegenheten kan få konsekvenser for en panterett som omfatter mer enn bare skipet.

Ut over pant i skipet, kan långiver også tenkes å ville ha pant i skipets fraktinntekter. Eksempelvis ønsker låntager å ta opp lån for å bestille et nybygg fra et skipsverft. Da kan et ønske om pant i fraktinntektene fra långivers side medføre at en fraktavtale for det aktuelle skipet må slutes, tross i at skipet ikke er ferdigstilt. Skipseieren kan pantsette skipets løpende fraktinntekter for et krav med utspring i et lån til erverv av selve skipet. Så lenge fraktinntektene stammer fra en langsiktig fraktavtale, vil dette være en langt mer velkommen sikkerhet for de mindre krav som måtte hvilke på skipets eier. Det er selvfølgelig også en mulighet for at langsiktige fraktavtaler må reforhandles dersom shippingmarkedet skulle endres til det verre, og skipsverdien faller markant. Men som utgangspunkt vil for eksempel en 5-årig fraktavtale til et fastsatt vederlag, være en tilleggssikkerhet som långiver er interessert i å ha.

Uvissheten om hvordan markedet skal utvikle seg, gjør at man gjerne skiller mellom de ulike typer fraktavtaler ved finansieringen. Som nevnt ovenfor er en flerårig fraktavtale den foretrukne form for sikkerhet, og de andre typer fraktavtaler er mindre vanlige å benytte i en finansieringssituasjon. Dette er mye fordi det i praksis er slik at rederiet står mye friere med tanke på hvilket skip det ønsker å oppfylle fraktavtalen med i de fraktavtaler som ikke kan betegnes som et såkalt tidscerteparti. I et tidscerteparti er det vanlig å angi hvilket skip som skal oppfylle avtalen, mens i for eksempel et reisecerteparti har rederiet større frihet til å velge hvilket skip som skal brukes til å oppfylle avtalen.

I låneforhold ved skipskjøp er som nevnt er den vanligste pantgjenstanden selve skipet. Dette representerer rederiets klart største verdi for en eventuell långiver. Men i tillegg til skipet er det altså mulig å pantsette skipets fremtidige fraktinntekter overfor samme långiver. Denne muligheten til å pantsette en fordring overfor långiver er dermed en sikkerhetsstillelse som har en konjunkturutjevneende effekt som mange långivere vil ha i et heller uvisst shippingmarked.

Pant i skipet og i skipets fraktinntekter representerer da en samlet sikkerhetspakke for långiver. En slik sikkerhetspakke kan være meget praktisk for långiver i tider hvor shippingmarkedet er dårlig. I det tilfelle hvor låntager, dvs. skipets eier og bortfrakter, er i en økonomisk presset situasjon, kan det være fristende å nedbetale andre og mer kortsiktige forpliktelser enn renter og avdrag til långiver.

Dersom långiver da har pant i både skipet og i skipets fraktinntekter, vil en eventuell betaling med de opptjente fraktinntekter til andre enn långiver som utgangspunkt være ugyldig. Det er pant i skipets fraktinntekter som er denne oppgavens tema, og jeg vil ikke komme noe særlig inn på pant i skip. Dette med mindre det er tilfeller hvor aspekter ved den samlede sikkerhetspakken beskrives nærmere.

Jeg forutsetter at frakten for et reisecerteparti betales på etterskudd etter endt reise. For et tidscerteparti forutsetter jeg at frakten betales forskuddsvis per måned.

2.2 Panteformens formål

Pantsettelse av fraktinntekter for skip har som hovedformål å yte en tilleggssikkerhet til panthaver. Banken vil se på det som en ekstra sikkerhet å ha pant i også skipets fraktinntekter i tillegg til i selve skipet. Pantet er som regel stiftet i forbindelse med erverv av skip. Avhengig av hvilken form for pantsettelsesadgang som benyttes, vil banken ha fraktinntektene som sikkerhet for at nedbetaling av lånet skjer som avtalt.

Det er med utgangspunkt i fraktinntektene at nedbetalingen av rederiets lån foretas, og et pant i disse inntektene vil fungere som et effektivt pressmiddel i situasjoner der rederiet av ulike grunner finner det vanskelig å oppfylle sine forpliktelser i henhold til låneavtalen. Ved mislighold av låneforpliktelsene som følger av låneavtalen, skal banken ha rett til å holde seg til fraktinntektene.

Det er dermed ikke sagt at banken er kreditor for kravet på fraktinntektene, men rollen som pantehaver i samme krav kan være fordelaktig ved et mislighold som nevnt

ovenfor.

Pant i fraktinntektene er å foretrekke dersom panteretten har utgangspunkt i en avtale mellom banken og rederiet. Dette fordi det er en lengre rettslig prosess som må til for å oppnå et utleggspant.

I tillegg må banken handle raskt for at utlegget skal ha noen effekt, jf. lov om fordringshavernes dekningsrett av 6. august 1984 nr. 59 (heretter ”deknl.”) § 2-2 og § 5-8.

2.3 Panteformens parter

I selve avhandlingen vil det være tre parter. Panthaver, pantsetter og en tredjepart, her en skyldner. Panthaver vil, med mindre noe annet er nevnt, være en bank. Pantsetter vil være et rederi. Skyldner vil være en befrakter, altså den juridiske eller fysiske person som befrakter skipet etter et tids- eller reisecerteparti. Pantsettelsen vil springe ut av et låneforhold mellom banken og rederiet.

Låneforholdet vil ha grunnlag i rederiets ønske om å erverve skip, eller at rederiet allerede har ervervet et. I oppgaven vil rederiet i utgangspunkt være kreditor til fraktinntektene fra befrakter. Banken kan også få pant i fraktkravet, men for dette trenger banken et særlig grunnlag.

2.4 Bruk av panteformen i praksis

Innen shippingbransjen har man opparbeidet en omfattende kontraktspraksis, hvor flere av kontraktene er blitt standardisert. Som følge av dette er det en rekke standardkontrakter innen ulike felt som anses som et utgangspunkt eller nyttig hjelpemiddel for en kontraktsinngåelse. Det kan dreie seg om alt fra bygging, reparasjon, kjøp og salg eller befraktning.

Ser man på de standardkontrakter som er i bruk for henholdsvis tids- og

reisecertepartier mellom partene rederi (bortfrakter) og medkontrahent (befrakter), finner man en relativt ensartet praksis hva angår sikkerhetsstillelse. Pant i fraktinntekter er riktignok ikke direkte behandlet, men det kan allikevel være interessant å sammenligne de muligheter bortfrakter har til å få sikkerhet i for eksempel vederlag for underfrakt. Med vederlag for underfrakt menes her det vederlag befrakter får fra underfrakter for å stille en viss lastekapasitet til rådighet for en nærmere avtalt periode.

I trepartsforholdet mellom bortfrakter, befrakter og underfrakter er det bortfrakter som har sikkerhet for sitt vederlagskrav i de fraktvederlag befrakter måtte ha krav på fra underfrakter. I dette forholdet forutsettes det at det ikke er snakk om noe låneforhold, slik det er i det trepartsforholdet som er tema for denne oppgaven.

En standardkontrakt brukt ved slutning av reisecertepartier, Asbatankvoy, har som utgangspunkt at rederiet (eier) skal ha sikkerhet (lien) i all last for sitt fraktkrav. I en annen reisecertepartikontrakt ved navn Gencon 1976, har også eieren sikkerhet for fraktkravet i lasten som fraktes.

I Gencon 1994 er også ”sub-freight” (underfrakt) inntatt i kontraktens lien-klausul, i tillegg til sikkerhet i lasten. Også i Shellvoy 5 har eier sikkerhet i last og underfrakt for sitt fraktkrav, samt eventuelle utgifter den har i forbindelse med realisering av sikkerheten. I Tankervoy 87 er eier også berettiget sikkerhet i underfrakt. I reisecerteparti-kontrakten Baltime 1939 er eier også gitt sikkerhet i underfrakt skyldig tidsbefrakter for sitt fraktkrav. Dette følger også av Produce 1946, NYPE 93, Shelltime 4, Boxtime, Gentime.

Etter disse standardkontraktenes klausuler kommer det frem at det er vanlig å få sikkerhet i vederlag for underfrakt. En adgang for banken som långiver til å få sikkerhet i låntagers fraktinntekter burde derfor ikke være en uvanlig ordning.

2.5 Stiftelse av panterett

2.5.1 Kontraktspantsettelse

Vilkåret for at en kontraktspantsettelse skal være gyldig er at det foreligger en frivillig disposisjon av en kompetent person.¹ Sentralt for pantsettelse etter norsk rett er lov om pant av 2. februar 1980 nr. 2 (heretter ”pantel.”). Denne loven hjemler kontraktspantsettelse av forskjellige formuesgjenstander i Norge. I tilfelle motstrid med annen lovs bestemmelser om pant, må panteloven vike, jf. pantel. § 1-2 (3). Loven er med andre ord fravikelig. Ved tredjemannskonflikter må en eventuell avtalestiftet panterett vike for et godtroerverv, jf. pantel. § 1-2 (4).

Etter pantel. § 1-2 (2) er det krav om lovhjemmel for kontraktspantsettelse - det panterettslige legalitetsprinsipp må oppfylles. Det må altså fremgå av pantel. eller en annen lov at den aktuelle pantsettelsen er mulig, for at den skal være rettslig gyldig. For at et skips fraktinntekter skal kunne pantsettes, må altså den type formuesgjenstand som fraktinntektene, og de fremtidige fraktinntektene, utgjør, være omfattet av en bestemmelse i pantel.

Fraktinntektene til et rederiet er enkle pengekrav, jf. definisjonen av enkle pengekrav i pantel. § 4-4 (3). Skal et krav kunne anses som et enkelt pengekrav må det for det første gå ut på betaling av penger. Pantel. oppstiller også et vilkår om at kravet er ikke er knyttet til verdipapir, finansielle instrumenter registrert i et verdipapirregister og er heller ikke et innløsningspapir.

I pantel. er det tre hjemler for pantsettelse av enkle pengekrav ved avtale. Den ene er i § 4-4 (1), det andre i § 4-4 (2) og det tredje i § 4-10. I tillegg er det i § 4-4 (1) (2) adgang til å pantsette fremtidige enkle pengekrav. De to første hjemlene gir grunnlag for enkeltvis pantsettelse, mens § 4-10 gir grunnlaget for en samlet pantsettelse. Jeg vil nedenfor se på mulighetene for å pantsette fraktinntekter etter norsk lov.

§ 4-4 (1) lyder: ”Enkle pengekrav som noen har mot navngitt skyldner, kan pantsettes.” Det er altså eksisterende pengekrav, ”som noen **har**”, som pantsettes etter denne

¹ Falkanger, Panterett s. 22

bestemmelsen. Enkeltperson kan på samme måte som et større selskap pantsette sitt enkle pengekrav, jf. § 4-4 (1) ”noen”.

Første vilkår for pantsettelse etter § 4-4 (1) er at det dreier seg om enkle pengekrav. Hva som menes med enkle pengekrav er redegjort for ovenfor. Det er på det rene at fraktinntekter er å anse som enkle pengekrav.

Hovedvilkåret for at pantsettelse skal kunne foretas etter § 4-4 (1) er at skyldneren for det enkle pengekravet må navngis. Loven angir ikke noe formkrav til panteavtalen, så det bør være tilstrekkelig at panteavtalen inneholder nok opplysninger slik at skyldner kan identifiseres.² I et langtidscerteparti mellom et rederi og en befrakter skal ikke dette vilkåret by på noen større problemer. I all hovedsak vil her fraktavtalen inngås mellom rederiet og befrakteren, og skyldnerens navn fremgår klart av fraktavtalen.

Hva gjelder hva som skal til for at et krav skal anses som eksisterende, har Høyesterett i en kjennelse inntatt i Rt. 1999 s. 2073 avgjort at: ”For at et krav skal anses oppstått, er det tilstrekkelig at det er oppstått en rettslig begrunnet betalingsforpliktelse. Fordringen trenger ikke være fastslått eller være kommet til uttrykk på noen bestemt måte. Det er heller ikke til hinder for utlegg at fordringen er betinget eller omtvistet.” Det er altså tilstrekkelig at det har oppstått en rettslig begrunnet betalingsforpliktelse på pantsettelsestidspunktet. At fraktinntektene således er eksisterende enkle pengekrav, ser jeg på som uproblematisk for denne oppgavens del.

Etter pantel. § 4-4 (1) skal det derfor være mulig å pantsette et skips eksisterende fraktinntekter.

I § 4-4 (1) (2) er det hjemmel for å pantsette fremtidige enkle pengekrav: ”Det samme gjelder enkle pengekrav som noen **kommer** til å få mot navngitt skyldner i særskilt nevnt rettsforhold.” Etter dette leddet er det et tilleggskrav for at pantsettelsen skal være gyldig. Det kreves i tillegg til ”navngitt skyldner” at kravet stammer fra et ”særskilt nevnt rettsforhold”. I utgangspunkt er det tilstrekkelig at kravet som er pantsatt er angitt

² Skoghøy, Panteloven s. 396

i panteavtalen, for at vilkåret om ”særskilt nevnt rettsforhold” skal være oppfylt.³

Ved en kontraktspantsettelse av fremtidige fraktinntekter er utgangspunktet at alle fremtidige fraktinntekter pantsettes. Et usikkerhetsmoment ved en slik pantsettelse er at fraktinntektene kan stamme fra forskjellige fraktavtaler, og det er således ikke lett å bedømme hvor mange fraktavtaler skipet kommer til å få i løpet av pantets varighet. I tillegg kan det være vanskelig å si hvem som kommer til å være skyldner.

I forbindelse med pantsettelse av fremtidige og usikre fraktinntekter er det med andre ord verdt å drøfte litt rundt om denne problemstillingen.

I en høyesterettsdom inntatt i Rt. 1963 s. 893, hadde et filmbyrå gitt en bank som hadde en viss pengesum til gode ugjenkallelig transport på ”all filmleie vi måtte få til gode av Oslo Kinematografer for de filmer som Oslo Kinematografer leier av oss”. Det var med andre ord usikkert fra hvem filmbyrået ville motta filmleie fra. Videre ga filmbyrået Oslo Kinematografer tillatelse til å utbetale fremtidig filmleie direkte til banken. Høyesterett skulle ta stilling til om denne sikkerhetsretten var gyldig.

Den sentrale del av transporterklæringen lyder som følger: ”Vi transporterer herved ugjenkallelig til Fellesbanken A/S, Oslo, all den filmleie vi måtte få til gode av Oslo Kinematografer for de filmer som Oslo Kinematografer leier av oss.” Kort oppsummert gjelder transporterklæringen all fremtidig filmleie, uten at det er spesifisert hvor (fra hvilke filmer) denne fremtidige leien kommer fra.

Annenvoterende bemerket her at: ”Det har vært reist spørsmål under saken om en cesjon i sikringsøyemed av fremtidige tilgodehavender overhodet er rettsgyldig i forhold til tredjemann. Under henvisning til rettspraksis antar jeg som førstvoterende at spørsmålet bør besvares bekreftende, men jeg antar samtidig at det etter forholdets art er grunn til å vise tilbakeholdenhet når det gjelder å fastslå rekkeviden i det enkelte tilfelle av en slik transaksjon.”

³ Skoghøy, Panteloven s. 396

Resultatet av dommen ble overensstemmende med annenvoterendes konklusjon. Annenvoterende avgjorde nettopp det at en overdragelse i forbindelse med sikkerhetsstillelse av fremtidige fordringer skulle være rettsgyldig. Det burde derfor ikke være problemfylt å pantsette fremtidige og usikre fraktinntekter etter pantel. § 4-4 (1) (2).

Etter pantel. § 4-4 (2) kan de innskudd på konto som rederiet måtte ha i kredittinstitusjonen pantsettes til fordel for denne. Bestemmelsen har følgende ordlyd: ”Enkle pengekrav i form av innskudd på konto i kredittinstitusjon kan pantsettes til fordel for kredittinstitusjonen.” I denne oppgaven gjelder pantsettelsen kun parter som regnes som næringsdrivende, og det er derfor liten grunn til å komme inn på § 4-4 (2) (2) som kun gjelder forbrukerforhold.

Denne formen for panterett var inntil nylig uavklart og tvilsom. Justisdepartementets lovavdeling mente i en tolkningsuttalelse fra august 2007 at: ”Spørsmålet er tvilsomt, men etter Lovavdelingens syn er det rettskildemessig dekning for å legge til grunn at det ikke etter alminnelige panterettslige regler eksisterer en adgang til « pant i egen gjeld » i bankinnskudd ut over adgangen til avtalt motregning.” Dette var situasjonen inntil proposisjon nr. 136 L 2009-2010 om endringer i pantel. ble vedtatt. De nye endringene trådte i kraft 1. januar 2011.

Av § 4-4 (2) fremgår det nå tydelig at innskudd på konto er mulig å pantsette til fordel for kredittinstitusjonen hvor innskuddet gjøres. Det er selve innskuddet, pengene, som pantsettes og ikke innskuddskontoen. Denne pantsettelsesformen innebærer at det kun er to parter involvert, og ikke det vanlige trepartsforholdet. Kredittinstitusjonen innehar både rollen som skyldner (kunden har krav på sitt innskudd i kredittinstitusjonen) og rollen som pantøver for pantekravet på innskuddet.

Første vilkår som må foreligge for at pantsettelse etter denne bestemmelsen skal være rettsgyldig er at det dreier seg om enkle pengekrav i form av innskudd på konto. I en låneavtale mellom en kredittinstitusjon og et rederi, hvor kredittinstitusjonen har pant i rederiets fraktinntekter, vil det kunne tenkes at rederiet må sette hele eller deler av fraktinntektene på en konto i kredittinstitusjonen. Eventuelt er det avtalt en ordning der

befrakter betaler vederlaget for frakt direkte inn på konto i kredittinstitusjonen. Vilkåret om innskudd på konto i en kredittinstitusjon skal derfor kunne oppfylles.

Hva som menes med en kredittinstitusjon fremgår av forarbeidene. I Prop. 136 L 2009-2010 S. 36 står det at: ”Med « kredittinstitusjon » menes foretak « hvis virksomhet består i å motta innskudd eller andre tilbakebetalingspliktige midler fra allmennheten og å yte lån for egen regning », jf. definisjonen av dette begrepet lov om finansieringsvirksomhet og finansinstitusjoner av 10. juni 1988 nr. 40 (heretter ”finansvl.”) § 1-5 nr. 3. Etter denne bestemmelsen er kredittinstitusjon foretak hvis virksomhet består i motta innskudd fra allmennheten og å yte lån for egen regning. Dette vil i all hovedsak si forretnings- og sparebanker.⁴ En forretningsbank vil dermed ha adgang til å rettsgyldig kunne få pant i egen gjeld etter pantel. § 4-4 (2).

Det siste vilkåret som må foreligge er at pantsettelsen skjer til fordel for kredittinstitusjonen. Dersom en forretningsbank oppnår pant i rederiets opptjente fraktinntekter som står på en av forretningsbankens konti, og denne pantsettelsen er sikkerhet for forretningsbankens lån til rederiet, vil også dette vilkåret være oppfylt.

Etter pantel. § 4-4 (2) skal et rederi derfor kunne pantsette de innskudd det har på en konto hos en forretningsbank til fordel for forretningsbanken.

I forbindelse med endringen av pantel. ble blant andre Norges Rederiforbund spurt om sitt syn på nødvendigheten av den ovennevnte lovendringen. Rederiforbundet uttalte som høringsinstans at: ”Det er Norges Rederiforbund sin oppfatning at det pr. i dag ikke er behov for at banker og andre finansinstitusjoner skal kunne avtale panterett i egne kunders innskuddskonto. Norges Rederiforbund mener at bankene i dag kan oppnå tilfredsstillende sikkerhet gjennom blant annet motregningsinstituttet og sikkerhetsstillelse etter loven om finansiell sikkerhetsstillelse.”⁵

Rederiforbundet var som høringsinstans for lovendringsforslaget i mindretall, og en klar

⁴ Prop. 136 L 2009-2010 s. 36

⁵ Prop. 136 L 2009-2010 s. 15

majoritet mente det var behov for en slikt pantsettelsesadgang.⁶

Rederiforbundet mener å bygge sitt resonnement på blant annet tilbakemeldinger fra forbundets medlemmer. Disse mente at en slik adgang ville gi bankene en generelt for stor fordel i en misligholdssituasjon. Denne uttalelsen fra medlemmene ser ut til å være påvirket av den alvorlige økonomiske nedgangen i den internasjonale skipsfart, da det vises til utviklingen etter oktober 2008, og bankenes ”iver” etter å tilegne seg rettigheter over innskudd dersom en misligholdssituasjon skulle oppstå. Lovendringen gjelder uansett kun adgangen til å oppnå slik pantsettelse gjennom avtale.

Den siste lovhjemlen for pantsettelse av enkle pengekrav er pantel. § 4-10. Etter denne bestemmelsen kan rederiets eksisterende og/eller fremtidige krav på vederlag for dets tjenester til befrakter pantsettes samlet. Bestemmelsen gir hjemmel for både regulær pantsettelse av den utestående fordringsmassen, samt pantsettelse av den utestående fordringsmassen som ledd i en ordinær factoringavtale.⁷

§ 4-10 (1) har følgende ordlyd: ”En næringsdrivende kan slutte avtale om avhendelse, avhendelse i sikringsøyemed eller pantsettelse av de enkle pengekrav på vederlag for varer eller tjenester som han har eller får i sin virksomhet eller i en særlig del av denne. Det er ikke nødvendig at skyldnerne blir navngitt.”

For at en pantsettelse etter pantel. § 4-10 skal være rettsgyldig må det for det første dreie seg om en ”næringsdrivende” som pantsetter. Etter pantel. § 3-5 litra a er en næringsdrivende et foretak registrert i Foretaksregisteret. En fysisk person kan altså ikke benytte seg av pantel. § 4-10, utelukkende foretak.

For det andre må det være enkle pengekrav som pantsettes. Som nevnt ovenfor er krav på fraktinntekter klart å anse som enkle pengekrav.

For det tredje må de enkle pengekrav stamme fra ”vederlag for varer eller tjenester.” Fraktkravet er vederlag for utførte transporttjenester, eller vederlag for å stille hele

⁶ Prop. 136 L 2009-2010 s. 16

⁷ Skoghøy, Panteloven s. 426

skipet til disposisjon for en viss periode.

I tillegg er det et vilkår om at det må dreie seg om vederlag for varer og tjenester som den næringsdrivende har eller får **i sin virksomhet**. Ser man på Ot.prp. nr. 53 1990-1991 s. 22 foreslo Justisdepartementet at panteobjektet i pantel. § 4-10 (1) skulle avgrenses til å gjelde: ”de enkle pengekrav på *vederlag for varer eller tjenester* som han har eller får i sin virksomhet eller i en særlig del av denne.” Denne endringen fant sted i 1991, og medførte at de pantsettelse som gjøres etter pantel. § 4-10 ikke gjelder alle enkle pengekrav som oppstår med grunnlag i den produksjon eller omsetning som finner sted i virksomheten, slik det tidligere gjorde.⁸

Med vederlag for varer eller tjenester fremgår det av samme Ot.prp. at det siktes til de ”regulære kundefordringer i den næringsdrivendes virksomhet”.⁹ Før lovendringen i 1991 var det altså adgang for å pantsette enkle pengekrav med karakter av driftsinntekter, i tillegg til de regulære kundefordringene.

Et mulig spørsmål i denne sammenheng, er hva som utgjør de ”regulære kundefordringer” i et rederis virksomhet. Etter forarbeidene kommer det frem at dette som regel er fakturaforordringer. Videre siktes det til vederlag for varer og tjenester som har karakter av omsetningsaktiva i virksomheten.¹⁰

For denne oppgavens del er det snakk om krav på fraktinntekter for utført transport, eller det å ha stilt en viss transportkapasitet til rådighet for befrakter. Det er klart at krav på fraktinntekter omfattes av definisjonen.

Angående erstatnings- og tilbakebetalingskrav som har grunnlag i bedriftens virksomhet, må antas å inngå i definisjonen av ”vederlag for varer eller tjenester”.¹¹

Et øvrig vilkår som må være oppfylt for at pantsettelse av fraktinntekter etter § 4-10 (1)

⁸ Skoghøy, Panteloven s. 428

⁹ Ot.prp. nr. 53 1990-1991 s. 23

¹⁰ Ot.prp. nr. 53 1990-1991 s. 23

¹¹ Skoghøy, Panteloven s. 429

skal være gyldig, er at pantsettelsen omfatter samtlige enkle pengekrav pantsetteren har eller får i sin virksomhet eller i en særlig del av denne.

Skal man kun tolke lovens ordlyd, vil det fremgå at det må skilles mellom eksisterende og fremtidige fordringer: ”vederlag for varer **eller** tjenester som han har eller får.” Enten de eksisterende fordringene, eller de fremtidige.

Det er altså etter norsk lov ingenting i veien for å pantsette de eksisterende eller de fremtidige enkle pengekrav, og disse pantsettelsene er underlagt relativt få krav i lovs form for at de skal bli ansett som rettslig gyldige. Det er derfor anledning for at partene selv bestemmer mange av vilkårene forbundet med en pantsettelse, jf. pantel. § 1-2 (1).

Hva gjelder muligheten til å pantsette både de eksisterende **og** de fremtidige fordringene, har Justisdepartementet vurdert å endre lovteksten fra ”har eller får” til ”har og får”, men dette ble ikke gjort.¹² Det bør derfor være grunnlag for også å pantsette både de eksisterende **og** de fremtidige enkle pengekrav.

En viktig presisering er at denne oppgavens tema i hovedsak er kontraktspantsettelse av fraktinntekter for skip. I praksis er det naturlig å anta at banken som långiver alltid vil skaffe seg sikkerhet for sitt krav på rederiet som låntager. Men i de situasjoner hvor banken utelukkende har kontraktspant i selve skipet, kan det tenkes at det oppstår situasjoner der banken også ønsker pant i skipets fraktinntekter. Nettopp de tilfellene vil bli redegjort for nedenfor.

2.5.2 Utleggspantsettelse

Jeg vil nå se på mulighetene for enkeltinn drivelse hvor panteretten stiftes av namsmyndighetene. Namsmyndighetene er etter lov om tvangsfullbyrdelse av 26. juni 1992 nr. 86 (heretter ”tvfbl.”) § 2-1 (2) namsmannen og tingretten.

Etter pantel. § 5-7 (5) sammenholdt § 5-1 (1) (a) kan namsmyndighetene stifte pantrett i

¹² Ot.prp. nr. 52 1990-1991 s. 23

enkle pengekrav: ”Utleggspant i enkle krav får rettsvern etter reglene i § 4-5 første ledd. Lov av 17. februar 1939 om gjeldsbrev §§ 25 til 28 gjelder tilsvarende.” I tillegg til at rettsvern kan oppnås ved å gi melding til debitor cessus, er det også mulig å tinglyse utlegget på saksøktes blad i Løsøreregisteret, jf. pantel. § 5-7 (5) og § 5-7 (6).

I tillegg til å ta utlegg i enkle pengekrav enkeltvis, er det også hjemmel for å ta utlegg i de samlede enkle pengekrav som debitor har eller får i sin virksomhet, jf. tvfbl. § 7-18 (4). Det samme fremgår av tvfbl. § 7-15 (2) som sier at: ”Det skal heller ikke tas utleggspant i en enkeltfordring som inngår i pant etter panteloven § 4-10.” Det er derfor adgang til å ta utlegg i den næringsdrivendes samlede enkle pengekrav. Utleggspantet kan riktignok kun tas i de samlede enkle pengekrav til en debitor som er næringsdrivende, jf. pantel. § 4-10 (1) og pantel. § 3-5.

I tillegg gjelder spesialitetsprinsippet etter pantel. 1-4 (1), slik at panteobjektet må avgrenses for at utleggspantet skal være gyldig.¹³

Hva det kan stiftes utleggspant i fremgår av dekl. § 2-2. Bestemmelsen sier at: ”Når ikke annet er fastsatt ved lov eller annen gyldig bestemmelse, har fordringshaverne rett til dekning i ethvert formuesgode som tilhører skyldneren på beslagstiden, og som kan selges, utleies eller på annen måte omgjøres i penger.” Det skulle derfor være lite problematisk å stifte utleggspant i et rederis fraktinntekter.

For denne oppgavens del forutsettes det at en panterett i fraktvederlaget etableres i forbindelse med kjøp av skip, der også selve skipet pantsettes. Det kan imidlertid tenkes at det alt hviler en factoringpanterett på skipets fraktinntekter. I dette tilfelle vil tvfbl. § 7-15 (2) ikke åpne for et utleggspant i enkeltfordringer som inngår i det allerede etablerte factoringpantet. For at utleggspant skal kunne tas i et slikt tilfelle, må det gjøres i fordringsmassen som tingsinnbegrep.¹⁴

Vilkår for et utleggspant følger av tvfbl. Etter tvfbl. § 7-1 kan den som har et pengekrav mot en annen begjære utlegg for kravet: ”Den som har et pengekrav mot en annen kan

¹³ Skoghøy, Panteloven s. 469

¹⁴ Skoghøy, Panteloven s. 469

begjære utlegg for kravet når det foreligger tvangskraftig tvangsgrunnlag.”

Hovedvilkårene er at det foreligger et tvangskraftig tvangsgrunnlag. Utleggstagers krav på rederiet må være forfalt og misligholdt.

Pengekrav er redegjort for ovenfor. Det må som nevnt foreligge et tvangsgrunnlag for at utlegg skal kunne tas. Alminnelig tvangsgrunnlag er listet opp i tvfbl. § 4-1 (2) a til h. For denne oppgavens del er det avgjørelse etter norsk domstol (§ 4-1 (2) (a)), eventuelt voldgiftsdom (§ 4-1 (2) (b)), som i utgangspunkt vil fungere som tvangsgrunnlag.

I tillegg til de alminnelige tvangsgrunnlagene, finnes det også noen særlige tvangsgrunnlag for å ta utlegg. Jeg vil kun se på de tvangsgrunnlagene som er av interesse for denne oppgaven.

Et av disse særlige tvangsgrunnlagene finnes i tvfbl. § 7-2. Etter § 7-2 (a) følger det at: ”Gjeldsbrev som lyder på en bestemt pengesum og som inneholder vedtakelse av at gjelden kan inndrives uten søksmål.” Gjeldsbrev defineres i forarbeidene til gjeldsbrevloven som: ”I tilslutning til tradisjonell oppfatning både hos oss og annetsteds er det først og fremst skriftlige og i det ytre selvstendige løfter om å betale penger som kalles gjeldsbrev. Det gjør dog utvilsomt samme nytten om forpliktelsen ikke er formet som et løfte, men som en erkjennelse av å være penger skyldig.

Går forpliktelsen ut på å levere varer, faller dokumentet utenfor de egentlige gjeldsbrev, men per analogi kan sikkert flere av gjeldsbrevenes regler finne anvendelse allikevel. Tilsagn om å utlevere individuelt bestemte ting ligger derimot helt utenfor gjeldsbrevenes kategori.”¹⁵

Dette kan oppsummeres i tre vilkår for at et dokument skal anses som et gjeldsbrev: 1) skriftlig 2) i det ytre selvstendig 3) penger. Det må altså være en fordring som skriftlig kommer til uttrykk, det må dreie seg om penger og betaling må ikke være betinget av en motytelse. Dette vil si at betalingsplikten må være ubetinget/selvstendig.¹⁶

¹⁵ Utkast til Lov om Gjeldsbrev, NUT 1935 s. 13

¹⁶ Bergsåker, Pengekravsrett s. 17-18

Hva gjelder spørsmålet om et pantedokument omfattes av bestemmelsen for særlige tvangsgrunnlag, har Borgarting lagmannsrett tatt standpunkt til i RG. 1996 s. 878.

Saken gjaldt en person som hadde tatt opp et lån med sikkerhet i en eiendom. Lånet ble misligholdt, og det ble begjært tvangsauksjon. Panteretten falt bort for udekket del av pantegjelden, og det var spørsmål om innholdet i pantobligasjonen var tilstrekkelig tvangsgrunnlag for nytt utlegg hvor pantsetter sto personlig ansvarlig.

Lagmannsretten kom her til at: ”I tillegg til skylderkjennelsen inneholdt pantobligasjonen også debtors vedtakelse av at gjelden kunne inndrives uten søksmål og dom, jf tidligere **tvangs**fullbyrdseslov § 3 nr 6. Det er ikke anført at klausulen ikke var ment å innbefatte renter og omkostninger, og gjeldsbrevdelen utgjør således tilstrekkelig **tvangs**grunnlag for utlegg, jf **tvangsl.** § 7-2 bokstav a.” Et pantedokument som inneholder vedtakelse av at gjelden ikke kan inndrives uten søksmål, er derfor også tvangsgrunnlag for utlegg etter **tvangsl.** § 7-2 (a).

Tvangsgrunnlag for utleggsant er altså hjemlet i både tvfbl. § 4-1 (alminnelig grunnlag), og i tvfbl. § 7-2 (særlig grunnlag).

Det andre vilkåret som må være oppfylt for å kunne ta utlegg i et skips fraktinntekter er at tvangsgrunnlaget må være tvangskraftig, jf. tvfbl. § 7-1 (1). Det skilles mellom materielle, personlige og formelle vilkår for tvangskraft.

De materielle fremgår av § 4-4. Etter § 4-4 må det pantesikrede kravet være forfalt og misligholdt før utlegg kan tas. Kravet er som regel alt forfalt når kreditor ønsker å ta utleggsant. Et krav forfaller når debitor har plikt til å oppfylle, og debitor pådrar seg misligholdsvirkninger dersom han ikke oppfyller.

De personlige vilkår for tvangskraft fremgår av tvfbl. § 4-6. Hovedregelen er at det må være den som er nevnt i tvangsgrunnlaget, eksempelvis en dom, som berettiget, som kan begjære tvangsfullbyrdelse. Av § 4-7 følger det at en tvangsfullbyrdelse i utgangspunktet kun kan rettes mot den som i tvangsgrunnlaget er nevnt som forpliktet, i for eksempel dommen, med mindre annet følger av unntakene etter §§ 4-8 til 4-11.

Av de formelle vilkårene i §§ 4-12 til 4-19 er hovedregelen den at tvangsgrunnlaget er tvangskraftig i det dommen er rettskraftig. For at en dom skal være rettskraftig må den etter lov om mekling og rettergang i sivile tvister av 17. juni 2005 nr. 90 (heretter ”tvf.”) § 19-14 (1) ikke lenger kunne angripes med ordinære rettsmidler (anke). I tillegg må oppfyllelesfristen slik den fremgår av tvf. § 19-7 (retten setter en frist for når forpliktelsen skal oppfylles dersom avgjørelsen kan fullbyrdes når den er avsagt.)

Etter § 4-12 (2) er det derimot for utlegg slik at de kan begjæres når oppfyllelesfristen er oversittet, selv om dommen ikke er rettskraftig.

Så lenge det foreligger et tvangskraftig tvangsgrunnlag er det ikke noe i veien for at det oppnås utleggspant i rederiets fraktinntekter etter reglene i pantel., deknf. og tvfbl.

2.5.3 Legalpant

Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39 (heretter ”sjf.”) har i kapittel 3 regler om sjøpant (legalpant). Spesielt for sjøpant er at panteretten oppstår direkte i kraft av loven.¹⁷

Det er ingen krav som ved sjf. eller annen lov automatisk gir pant i fraktinntektene til et skip.

2.6 Hva sikrer panteretten?

Ved en kontraktspantsettelse er det kontrakten som gir svaret på hvilket krav pantsettelsen dekker. Det er altså avtalen som må tolkes basert på de vanlige avtaletolkningsprinsipper. Utgangspunktet er da en naturlig, språklig forståelse av avtalens ordlyd. Det er også andre prinsipper som spiller inn, deriblant pantsettelsesavtalens formål, generell praksis i bransjen og panteloven som fravikelig bakgrunnsrett.

¹⁷ Falkanger, Panterett s. 37

Som utgangspunkt omfatter panteformen det krav banken har på rederiet i forbindelse med låneavtalen. Lånet skal tilbakebetales med renter, og det er dette kravet som blant annet panteretten i frakttinntektene skal sikre.

Etter pantel. § 1-4 (1) er det en regel om at ”spesialitetsprinsippet” må følges for å få rettsvern. Dette gjelder allikevel ikke for kontraktspant stiftet etter reglene i § 4-4 (2), jf. pantel. § 4-5 (2) (2).

Formålet bak spesialitetsprinsippet etter § 1-4 (1) er hensynet til sekundærpantsettelse. Den som gir lån på sekundær prioritet, skal vite hvilken hovedstol vedkommende må stå tilbake for.¹⁸ I tillegg er bestemmelsen egnet til å motvirke kreditorsvik.¹⁹

Det fremgår altså av pantel. § 4-5 (1) at rettsvern for pantsettelse av enkle pengekrav er unnatt fra hovedregelen. Etter denne bestemmelsen er det tilstrekkelig for rettsvern av pantsettelsen at skyldneren, dvs. befrakter, får melding om pantsettelsen fra enten rederiet eller banken.

Faktoringpant etter pantel. § 4-10 er allikevel omfattet av spesialitetsprinsippet i § 1-4 for å oppnå rettsvern.²⁰

En tolkning av avtalens ordlyd, formål, forutgående forhandlinger og praksis i bransjen er i hovedsak tilstrekkelig for å avgjøre hvilket krav panteretten sikrer. Men dersom det ikke er nevnt noe i avtalen eller ikke kommer klart frem av de andre tolkningsprinsippene, må pantsettelsen også dekke de tilleggskrav som fremgår av pantel. § 1-5.²¹ Dette er krav som oppstår som følge av inndrivelse av pantekravet og eventuelt tilsyn med pantet.

Pantel. § 1-5 gir rettsvern for de krav som er omfattet av panteretten selv om det ikke er

¹⁸ Ot.prp. nr. 65 1990-1991 s. 335

¹⁹ Ot.prp. nr. 65 1990-1991 s. 335

²⁰ Falkanger, Panterett s. 35

²¹ Ot.prp. nr. 65 1990-1991, s. 335

fastsatt et bestemt eller et høyeste beløp for dem.²² De kravene som følger av § 1-5 er med andre ord ikke omfattet av spesialitetsprinsippet etter § 1-4, jf. pantel. § 1-4 (1) (2). Det følger av bestemmelsen at samtlige av tilleggskravene er omfattet av panteretten, dersom ”ikke annet følger av stiftelsesgrunnlaget.”

Ut over avtalepant, omfattes også tilleggskravene dersom stiftelsesgrunnlaget er etter utleggs- eller legalpant.²³ Mer konkret følger det etter § 1-5 (1) (a) at det dreier seg om de omkostninger som oppstår ved inndrivelse av pantet. For denne oppgaven er også tilleggskravet etter § 1-5 (1) (b) om eventuelt opptjente renter av interesser. Banken kan ha opptjent renter som følge av sitt pantekrav, og ønsker naturligvis at også dette kravet skal omfattes av panteretten.

2.7 Hva hviler det panterett på

2.7.1 Kontraktspant

Jeg vil nå se på hva en panterett i et skips fraktinntekter gir panthaver rett på ved realisering av panteretten. Er det kun det rene vederlaget for å stille transportkapasitet til rådighet, eller kan panteretten også omfatte noe mer?

Utgangspunktet her er som ved avgjørelsen av hva panteretten sikrer – selve kontrakten. Mer spesifikt en tolkning av kontraktens ordlyd basert på en naturlig, språklig forståelse av ordlyden.

Av de lovregler som angår pantsettelse av enkle pengekrav fremgår det at eksisterende enkle pengekrav mot en navngitt skyldner kan pantsettes, jf. pantel. § 4-4 (1) (1). Mens for fremtidige enkle pengekrav er det et tilleggsvilkår om at rettsforholdet som kravet utspringer fra, må angis.

²² Ot.prp. nr. 39 1977-1978 s. 81

²³ Ot.prp. nr. 65 1990-1991 s. 336

Den større usikkerhet som fremtidige enkle pengekrav representerer sammenlignet med de eksisterende enkle pengekrav, kompenseres altså med et krav om at rettsforholdet må angis, jf. pantel. § 4-4 (1) (2).

Kontrakten er som nevnt her et viktig tolkningsmoment som bør benyttes som utangspunkt for avgjørelsen av hva det hviler panterett på. Etter en pantsettelsesavtale mellom bank og rederi, vil det fremgå at det hviler panterett på ”fraktinntektene”.

2.7.1.1 Hva er så fraktinntekter?

Fraktinntektene stammer fra oppfyllelsen, eller deloppfyllelsen, av en fraktavtale. En fraktavtale kan i vid forstand defineres som ”en avtale om å utføre transport med skip eller å stille et skips transportkapasitet til disposisjon.”²⁴ Sett opp mot denne definisjonen av en fraktavtale, skulle en naturlig, språklig forståelse av ordet ”fraktinntekter” kunne forstås som det vederlagskrav som oppstår i forbindelse med utførelsen av en fraktavtale.

Men det må ved en slik definisjonsavklaring sondres mellom de tre hovedformene for certepartifrakt som finnes: tids-, reise- og bareboatcerteparti.

2.7.1.1.1 Tidsbefraktning

Etter sjøl. er tidsbefraktning definert som ”befraktning der frakten skal beregnes pr tidsenhet”. jf. sjøl. § 321 (2). Tidsbortfrakter stiller sin lastekapasitet til disposisjon for tidsbefrakter, og tidsbortfrakter mottar et vederlag som beregnes ut fra hvor lenge skipet er stilt til rådighet for tidsbefrakter.

Etter tidscertepartistandardkontrakten Shelltime 4 nr. 8 blir frakten beregnet på følgende måte: ”Charterers shall pay for the use and hire of the vessel at the rate of ... per day, and pro rata for any part of a day, from the time and date of her delivery (local time)

²⁴ Falkanger, Bull, Innføring i sjørett s. 217

until the time and date of her redelivery (local time) to Owners.” Befrakter betaler etter denne standardkontrakten for all bruk som finner sted fra det tidspunkt hvor vedkommende får skipet levert, til det tilbakeleveres.

Ifølge sjøl. og noen av de standardkontrakter som brukes i forbindelse med tidsbefraktning, Shelltime 4, Supplytime 89, Bovertime og Baltime 1939 fremgår det klart at fraktinntektene er det vederlag som betales for den tid skipet har vært i befrakters rådighet.

Overtime

I tillegg til de inntekter som skriver seg fra å stille skipet til befrakters rådighet for en gitt periode (regulære kundefordringer), kan rederiet ha andre krav enn kun frakt mot befrakter som følge av tidsfrakten. Det første kravet som kan tenkes å oppstå er krav om ”overtime”-godtgjørelse. ”Overtime” betyr overtid, og omfatter de tilfeller der besetningen må jobbe ut over normal arbeidstid. I Baltime 1939 Part II punkt 17 kommer det frem at: ”The Charterers to refund the Owners their outlays for all overtime paid to Officers and Crew according to the hours and rates stated in Vessel’s articles.” Etter samme standardkontrakts del II under punktet “Owners to Provide” skal bortfrakter betale mannskapets lønn, og dette er den vanlige løsningen også i de andre standardkontraktene.

Befrakter skal derfor i utgangspunkt selv ikke betale direkte til mannskapet for den overtid de eventuelt arbeider. Betaling skal skje til bortfrakter. Overtidsbetalingen går dermed direkte til rederiet. Dette vederlaget må kunne anses som en del av skipets fraktinntekter, og er dermed også omfattet av bankens panterett.

Erstatning

Det kan også tenkes at befrakter blir erstatningsansvarlig overfor rederiet for tap det

måtte påføre rederiet, og at rederiet således vil få krav på et erstatningsbeløp fra befrakter. Spørsmålet blir da om rederiets pantekrav på fraktinntektene, også omfatter innbetaling med grunnlag i et erstatningskrav. Med utgangspunkt i ordlyden skulle et erstatningskrav falle utenfor en panterett i fraktinntektene. Et erstatningskrav og fraktinntekter er ikke det samme. Fraktinntekter er som nevnt vederlag for en hel eller delvis utført fraktavtale. For denne oppgavens del oppstår et erstatningskrav i forbindelse med mislighold av låneavtalen med banken.

På den annen side er panteretten stiftet nettopp for å ha sikkerhet for kravet som følger av låneavtalen. Et erstatningskrav med grunnlag i mislighold av låneavtalen har derfor en stor grad av sammenheng med krav om innbetaling av renter og avdrag i henhold til låneavtalen. Dette skulle tale for at også et erstatningskrav i forbindelse med låneavtalen er dekket av panteretten.

Off-hire

For ordens skyld nevnes fenomenet "off-hire" i tidsfrakt. "Off-hire" er den tid et skip er ute av drift som følge av hindringer på rederens side. Tidsfrakt kan ikke kreves for denne tidsperioden. Dette kommer klart frem av deriblant NYPE 93 punkt 17: "...the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost." Ved off-hire har reder altså ikke krav på godtgjørelse for den tid som løper, og fraktinntektene vil reduseres.

I det tilfelle der bankens panterett gjelder for de fraktvederlag som befrakter **får** i sin virksomhet, vil off-hire simpelthen sørge for at panteobjektet reduseres og at panteretten for en viss periode forringes rent verdimessig.

2.7.1.1.2 Reisebefraktning

Sjøl. definerer reisebefraktning som "befraktning der frakten skal betales pr reise", jf. sjøl. § 321 (2). Ved et reisecerteparti er det altså snakk om å transportere en viss

mengde last fra A til B. Vederlaget avhenger av den transporterte mengde.²⁵ Den tid skipet har stått til disposisjon for befrakter har altså ingen innvirkning på sluttvederlaget.

Ser man på de standardkontrakter som brukes ved reisebefraktning er de i samsvar med det som er nevnt ovenfor. I Asbatankvoy part II punkt 2, skal frakt beregnes på følgende måte: "Freight shall be at the rate stipulated in Part I and shall be computed on intake quantity (except deadfreight as per Clause 3) as shown on the Inspector's Certificate of Inspection." Det samme er bestemt i Gencon 1994 hvor det nevnes at "The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo".

I et reisecerteparti kan det i tillegg til de vederlagskrav som følger direkte av utført transport, kan det oppstå tilleggskrav for rederiet som følger av fraktavtalen.

Deadfreight

Et slikt tilleggskrav er såkalt "deadfreight". Deadfreight er behandlet i Tankervoy 87 Part II punkt 13: "Should Charterers fail to supply the cargo specified in Part I (C), deadfreight shall be payable in respect of any quantity not so supplied but in no event shall Charterers be required to furnish cargo in excess of the maximum cargo quantity stated in Part I (C) or the vessel's capacity available for cargo as stated in Part I (A) whichever is the lesser."

Ser man på standardkontrakten Shellvoy 5 Part II punkt 8 er ordlyden i deadfreight-klausulen slik: "Charterers need not supply a full cargo, but if they do not freight shall nevertheless be paid as if the vessel had been loaded with a full cargo." Og med begrepet "full cargo" menes her: "...a cargo which, together with any collected washings (as defined in Clause 40) retained on board pursuant to the requirements of MARPOL 73/78, fills the vessel to either her applicable deadweight or her capacity stated in Part I (A)(iii), whichever is less, while leaving sufficient space in the tanks for the expansion of cargo."

²⁵ Falkanger, Bull, Innføring i sjørett s. 318

Deadfreight er med andre ord det vederlag som betales i den situasjon hvor befrakter ikke er i stand til å utnytte den lastekapasitet av skipet som fremgår av kontrakten. Selv om befrakter ikke er i stand til dette, må vedkommende altså allikevel betale full frakt for den avtalte lastekapasiteten.

Spørsmålet blir så om nettopp deadfreight inngår i et rederis fraktkrav. Avgjørende for denne besvarelsen er om det sondres mellom fraktinntekter i snever forstand, det vil si de inntekter som utelukkende stammer fra frakt av last, eller om også alle inntekter som har utgangspunkt i en fraktavtale må inkluderes i bankens panterett.

Av sjøl. er dette ikke nevnt, så svaret må søkes i andre rettskilder. Utgangspunktet blir som vanlig selve kontrakten mellom banken og rederiet, og ordlyden i denne.

Deadfreight, eller ”dødfrakt”, har en klar språklig sammenheng med det ordinære ”freight” som betales. I tillegg står banken og rederiet fritt til å bestemme dette selv. Det må således ikke være noe i veien for at også deadfreight omfattes av bankens panterett.

Demurrage

Annet enn frakt og deadfreight, kan rederiet også ha krav på ”demurrage” som følge av fraktavtalens bestemmelser. I et reisecerteparti er det i avtalen vanlig å inkludere en viss lastetid for skipet. Lastetiden omfatter liggetid og overliggetid, jf. sjøl. § 330.

Liggetiden er i sjøl. § 331 definert som ”den tid som ved befrakningsavtalens inngåelse med rimelighet kan påregnes å gå med til lastingen.”

Som nevnt ovenfor har tidsmomentet ved et reisecerteparti som hovedregel ikke noen innvirkning på den endelige frakt som skal betales. Men det foreligger et unntak i form av ”overliggetid”. Overliggetidspenger, på fagterminologi kalt ”demurrage”, er ”den tid skipet etter liggetidens utløp må ligge for å bli lastet, med mindre lengden av overliggetiden er fastsatt ved avtale.”, jf. sjøl. § 334. For slik demurrage har rederiet krav på en ekstra godtgjørelse, jf. sjøl. § 335 (1).

På samme måte som ved deadfreight, blir spørsmålet her om banken også har krav på rederiets demurrage-godtgjørelse som følge av sitt pantekrav i fraktinntektene.

I snever forstand omfattes ikke demurrage av begrepet ”fraktinntekt”, hvis man legger ordlyden til grunn. Men overliggetidsbetaling er direkte linket opp mot frakten. Det er forsinkelsen som gir rederiet krav på ekstra betalt. I vid forstand burde demurrage omfattes av fraktbegrepet.

Worldscale

Sjøl. § 326 bestemmer at dersom frakt ikke er avtalt, betales gjengs frakt på avtaletiden. ”Gjengs frakt” betyr i praksis at frakten bestemmes ved å se til Worldscale Association Ltd. eller Worldscale Association Inc. sine rater. Worldscale er en måte å måle fraktrater på, og benyttes spesielt ved frakt av ”våte” varer – altså innen tankfartsektoren.²⁶ Indeksen viser kostnaden ved å transportere et tonn med last/et fat med olje, forutsatt at et ”standard” tankskip benyttes.²⁷ Transportkostnaden gis i ”Worldscale 100”, og det er opp til avtalepartene om denne raten skal brukes, eller en rate som er betydelig høyere/lavere. Fordelen ved dette systemet er at det gjør det enklere for rederier og befraktere å sammenligne inntekter og kostnader på forskjellige strekninger.²⁸

I en situasjon der Worldscale-metoden benyttes, er det klart at denne utgjør det vederlag for frakt som befrakter er bortfrakter skyldig.

2.7.1.1.3 Bareboatbefraktning.

I motsetning til tids- og reisebefraktning, har ikke sjøl. noen definisjon av bareboatbefraktning. Et bareboatcerteparti kjennetegnes uansett ved at selve det nakne skipet (the bare vessel) leies ut.²⁹ Begrepet leie gjelder kun ved bareboatcertepartier, og ikke ved tids- eller reisecertepartier.³⁰ Som det fremgår av standardkontrakten Barecon 2001 del 2 punkt 2: ”... the Owners have agreed to let and the Charterers have agreed to

²⁶ Stopford, Maritime Economics s.192

²⁷ Stopford, Maritime Economics s. 192

²⁸ Stopford, Maritime Economics s. 192

²⁹ Falkanger, Bull, Innføring i sjørett s. 120

³⁰ Falkanger, Bull, Innføring i sjørett s. 120

hire the Vessel for the period stated in Box 21.” Befrakter må her selv sørge for all drift og vedlikehold av skipet. Bareboatbefraktning overfører således rederverdigheten fra eier til befrakter.³¹ Vederlaget som betales for leien av skipet er fast, og det er dette vederlaget som må utgjøre rederiets fraktinntekter.

De hel-eller delinnbetalinger som gjøres i løpet av et bareboatcertepartis varighet, kan i praksis kalles for ordinær leie. Slik sett er det visse forskjeller til de fraktvederlag som betales ved tids- eller reisecertepartier. Bortfrakter får likefremt betalt for å stille transportkapasitet til rådighet for befrakter. Også det vederlag som mottas der transportkapasiteten omfatter hele skipet, og med de ekstraforpliktelsene som et bareboatcerteparti medfører, bør kunne anses for å falle inn under fraktinntektbegrepet.

2.7.2 Utleggspant

Når det kommer til spørsmålet om hva det kan tas utleggspant i, kommer dekl. til anvendelse.

Etter lovens § 2-2 kan det tas utlegg i ”ethvert formuesgode som tilhører skyldneren på beslagstiden, og som kan selges, utleies eller på annen måte omgjøres i penger.” Bestemmelsen er en generell regel, og gjelder både ved beslag gjennom utlegg samt ved konkurs.³²

Det er altså adgang for banken til å ta utlegg i ethvert formuesgode som tilhører rederiet på beslagstiden. Et skips fraktinntekter omfattes av ”ethvert formuesgode”. Hvilket tidspunkt beslagstiden utgjør, fremgår av forarbeidene til dekl. Det sies her at ”Ved enkeltforfølgning betyr dette tidspunktet da utlegg m. v. tas.”³³

Et problem er ikke når beslagstiden er, eller om fraktinntekter omfattes av ”ethvert formuesgode”, men i hvilke tilfeller fraktinntektene ikke lenger tilhører rederiet.

31 Falkanger, Bull, Innføring i sjørett s. 120

32 Falkanger, Panterett s. 29

33 NOU, 1972:20 s. 255

Etter lov om gjeldsforhandling og konkurs av 8. juni 1984 nr. 58 (heretter ”kk1.”) § 17 (3) er det en begrensning av adgangen til å ta utlegg ved gjeldsforhandling. Bestemmelsen sier at: ”Eiendeler som skyldneren erverver etter at gjeldsforhandling er åpnet, omfattes ikke uten gjeldsnemndas samtykke av panteretter stiftet før åpningstidspunktet.” De fraktinntekter som rederiet mottar etter at gjeldsforhandling er åpnet, vil derfor ikke omfattes av bankens panterett med mindre gjeldsnemnden samtykker i dette.

Hva gjelder bankens mulighet for å oppnå utlegg i fremtidige fraktinntekter, er dette ikke mulig etter dekn1. § 2-2. Bestemmelsen gir fordringshaver rett til dekning i ethvert formuesgode som tilhører skyldneren på **beslagstiden**. De fraktinntekter som måtte betales til rederiet etter dette, inngår ikke i bankens utleggspant.

I tillegg er det slik at det ikke lenger er noe pant dersom fraktvederlaget er innbetalt. I en ordning der befrakter betaler direkte til banken, og banken utbetaler deler av fraktbeløpet til bortfrakter, vil det ikke lenger være noe å ha pant i etter at betaling er skjedd. I en situasjon der banken ønsker å oppnå utlegg i bortfrakters fraktinntekter, er banken altså avhengig av at betaling ikke er skjedd.

2.7.3 Sjøpant

Etter sjøl. § 51 er de fordringer som gir legalpant i selve skipet listet opp. Sjol. § 61 har regler for de fordringer som gir legalpant i skipets last. Ut over dette gir ikke sjøl. legalpant, og i hvert fall ikke i skipets fraktinntekter. Av de fordringer som er listet opp i §§ 51 og 61, er ingen av direkte relevans for denne oppgaven.

Etter sjøl. § 61 (1) nr. 3 gis det riktignok sjøpanterett i last for de fordringer som bortfrakter har etter fraktavtalen. Slike fordringer kan omfatte vederlag for frakt. Bestemmelsen gir ikke sjøpant i det som er tema for denne oppgaven, fraktinntekter, og jeg vil derfor ikke gå nærmere inn på den.

Andre del av avhandlingen

2.1 Etablering av rettsvern

Panterett er en særrett. Panteretten er som hovedregel bindende for panthaver og pantsetter. Dersom panthaver skal kunne hevde sin panterett overfor tredjemenn, kreves det rettsvern. Med tredjemenn i denne forbindelse menes rederiets kreditorer, rederiets suksessorer og omsetningsserververe. Hensynet til de øvrige kreditorer krever at det stilles visse krav til at panthaver skal ha en særret til å holde seg til debtors verdier.³⁴

De viktigste kravene som stilles i denne henseende er at panteretten skal være etterviselig (notorisk) og at selve pantsettelsen er kjent for de øvrige kreditorene (publik).³⁵ Dersom en panterett står seg mot andre kreditors rettslige pågang ved for eksempel en konkurs, vil panteretten ha rettsvern. Jeg skal her se på hvordan pantsettelse av fraktinntekter for skip får rettsvern. Fremstillingen vil ta utgangspunkt i rettsvern overfor tredjemenn etter de tre hovedhjemlene etter panteloven for pantsettelse av enkle pengekrav.

2.8 Rettsvern overfor rederiets kreditorer

Overfor rederiets kreditorer er utgangspunktet for rettsvern at debitor cessus får melding om de enkelte krav, at panteavtalen inngås skriftlig eller at tinglysing gjennomføres, jf. pantel. §§ 4-5 (1) og (2) samt 4-10 (2).

2.8.1 Kontraktpantsettelse etter pantel. § 4-4 (1)

Utgangspunktet for etablering av rettsvern ved kontraktpant etter pantel. § 4-4 (1), finnes i § 4-5 (1). Bestemmelsen lyder: ”Panterett i enkelt krav får rettsvern ved at skyldneren får melding om pantsettelsen, enten fra pantsetteren eller fra panthaveren.”

³⁴ Falkanger, Panterett s. 53

³⁵ Falkanger, Panterett s. 53-54

Vilkåret om at det må dreie seg om panterett i et enkelt pengekrav ser jeg på som oppfylt, og går videre til de andre vilkårene. Skyldneren, altså befrakter, må få melding om pantsettelsen for at rettsvern skal kunne etableres. Denne meldingen må vedkommende befrakter få fra enten rederiet eller banken, jf. pantel. § 4-5 (1).

Et mulig spørsmål om eventuelle skriftlighetskrav til denne meldingen, besvares av Ot.prp. nr. 39 1979-1980 s. 129. Her fremgår det klart at meldingen kan være både skriftlig og muntlig, og at det ikke er nødvendig med bekreftelse fra skyldner om at meldingen er mottatt. Dette betyr at meldingen får rettslig virkning i det øyeblikk den kommer frem til skyldner, uavhengig av om skylder da er kjent med meldingen og dens innhold eller ikke.

Odelstingsproposisjonen klargjør at det skal fremgå av meldingen hvilket krav meldingen gjelder, at kravet er pantsatt og hvem kravet er pantsatt til.

Etter pantel. § 1-17 er det ingenting i veien for at meldingen sendes elektronisk.

2.8.2 Kontraktspantsettelse etter pantel. § 4-4 (2)

Kontraktspantsettelse etter pantel. § 4-4 (2) oppnår rettsvern etter § 4-5 (2).

Bestemmelsen sier at: "Avtale om panterett etter § 4-4 annet ledd må inngås skriftlig for å få rettsvern. Avtalen må angi hvilket eller hvilke innskudd panteretten omfatter ved å angi kontonummer eller kontonumre."

Første vilkår etter denne bestemmelsen er at avtalen må inngås skriftlig. Etter § 4-4 (2) er skriftlighet ikke et vilkår for å stifte selve panteretten, men skriftlighet er altså et vilkår for å oppnå rettsvern. Det andre vilkåret for å få rettsvern er at kontonummeret til den konto der fraktinntektene innbetales må angis. Riktignok er innskuddet som gjøres på bankkontoen formelt sett pantobjektet etter panteavtalen, men innskuddet identifiseres best ved å angi en bankkonto med tilhørende kontonummer.³⁶

³⁶ Prop. 136 L 2009-2010 s. 36

2.8.3 Factoringpantsettelse etter § 4-10 (1)

Etter pantel. § 4-10 (2) får avtale om factoringpant rettsvern ved tinglysing på den næringsdrivendes blad i Løsøreregisteret, jf. lov om tinglysing av 7. juni 1935 nr. 2 (heretter ”tingl.”) § 34. Om det er flere måter å oppnå rettsvern for en avtale om factoringpant på, har blitt avgjort av Høyesterett. Saken gjaldt nettopp spørsmålet om panthaver oppnår rettsvern for sin factoringpanterett ved at debitor underrettes. Dommen er inntatt i Rt. 1989 s. 1209. Førstvoterende uttalte at: ”Jeg er etter dette kommet til at factor oppnår rettsvern i forhold til medkontrahentens kreditorer ved at debitor, her Teknisk Isolering, underrettes om overdragelsen uten hensyn til om factoringavtalen er tinglyst.”

Rettsvernet vil derimot være begrenset til å gjelde de krav som det er gitt melding til debitor cessus om.³⁷

Det er altså to måter å få rettsvern for et factoringpant. Den som fremgår av pantel. § 4-10 (2), og den etter metoden i pantel. § 4-5 (1), altså ved melding til debitor cessus.

Når pantsettelsen er meddelt skyldneren, vil panthavers panterett rettsvern mot både pantsetters kreditorer og pantsetters omsetningsserververe som er i god tro.³⁸

De factoringpantavtalene som får rettsvern ved å gi melding til debitor cessus om de enkelte kravene som omfattes av pantsettelsen, har ingen foreldelsesfrist. På den annen side vil tinglysing av factoringpantavtale i Løsøreregisteret foreldes etter reglene i tingl. § 34 (3). Etter denne bestemmelsen er fristen for foreldelse av tinglysing av factoringpantavtaler 20 år.

De ovennevnte måtene å oppnå rettsvern på, gjelder for eksisterende pengekrav. Hva så

³⁷ Skoghøy, Factoringpant s. 426-427

³⁸ Skoghøy, Panteloven s. 401

med fremtidige pengekrav?

I Rt. 1993 s. 1295 var Høyesterett inne på spørsmålet om hvordan rettsvern for fordringer som ennå ikke er oppstått, men som overdrager fremtidig måtte erverve i sin virksomhet, kan oppnås. Saken gjaldt et kjæremål over kjennelse som stadfester en utleggsforretning. Kjæremålsutvalget var her enig med lagmannsretten i at: ”overdragelse av fordringer som ennå ikke er oppstått, men som overdrager fremtidig måtte erverve i sin virksomhet, bare kan få rettsvern ved tinglysning.” Det er altså tinglysing som er avgjørende for om factoringpantavtaler for rederiets fremtidige fraktinntekter får rettsvern.

I de tilfeller der det er inngått avtale om pant av alle enkle pengekrav den næringsdrivende ”har og får” i sin næringsvirksomhet etter pantel. § 4-10 (1), uten at panteavtalen kan anses som factoringpant i tradisjonell forstand, kan det fort oppstå et spørsmål om en slik panteavtalen kan oppnå rettsvern.

Høyesterett avgjorde dette spørsmålet i dom inntatt i Rt. 1987 s. 35. Saken gjaldt et selskap som hadde pantsatt alt av enkle pengekrav det ”har og får” i hele næringsvirksomheten. Det var ikke inngått særskilt avtale om factoringpant, og avtalen kunne ikke anses som en factoringpantavtale. Partene hadde blant annet ikke inngått særskilt avtale om factoring, som det var henvist til i tinglysingsskjemaet som ble benyttet ved pantsettelsen.

Det sentrale spørsmålet var om pantlover hadde rettsvern overfor pantsetters kreditorer. Ankende part mente at § 4-10 kun gjelder factoringavtaler i den tradisjonelle betydningen av factoringbegrepet, og at dette syn fremgår av pantelovens forhistorie, forarbeider, systematikk, paragrafoverskrift samt generalpantforbudet.

Førstvoterende mente derimot at: ”Jeg kan ikke se at det - slik den ankende part hevder - kan utledes av disse henvisninger at § 4-10 bare skal gjelde factoringavtaler i snevrere forstand.” Dommen er enstemmig, og må således kunne sees på som et klart uttrykk for at også pantavtaler etter pantel. § 4-10 som ikke i tradisjonell forstand kan ansees som factoringpant, har rettsvern etter pantel.

Dersom panteretten har sitt grunnlag i et namsutlegg, fremgår rettsvernsetableringen av pantel. § 5-7 (5). Bestemmelsen sier at: ”Utleggspant i enkle krav får rettsvern etter reglene i § 4-5 første ledd.” Det vil si rettsvernsreglene ved kontraktspantsettelse av enkle krav.

I de tilfeller hvor debitor er å anse som næringsdrivende, jf. pantel. § 3-5 (a), må utleggstaker kunne ta pant i debtors samlede enkle pengekrav på vederlag for varer eller tjenester som debitor har eller får i sin virksomhet, altså pantsettelse lik den man finner i pantel. § 4-10 (1) (factoringpant).³⁹

2.9 Rettsvern overfor befrakter

Spørsmålet er her om befrakter kan betale med frigjørende virkning overfor rederiet. Eventuelt kan befrakter måtte finne seg i å betale om igjen til banken. Utgangspunktet er at kreditor for fraktinntektene er rederiet, og banken har en panterett som foreløpig ikke er benyttet. I tilfelle banken har rettsvern for sitt pantekrav, kan befrakter komme i den situasjon hvor vedkommende må betale til banken, selv om befrakter alt har betalt fraktvederlaget til rederiet. Dette kan skje i den situasjon hvor banken ser seg nødt til å realisere pantobjektet. Ved slik realisering vil panthaver ønske å overta kreditorbeføyelsene overfor debitor cessus, jf. pantel. § 4-6. Det sentrale spørsmålet er hvem som da blir den riktige betalingsmottaker – rederiet eller banken?

Der panthaver meddeler pantsetter at han tiltrer pantet i en eventuell dekningsprosess, er pantsetter ikke lenger berettiget til å motta betalingsoppgjør for de enkle pengekravene.

Dette fremgår blant annet av høyesterettsdommen som tidligere vist til, inntatt i Rt. 1992 s. 1650. Førstvoterende uttalte seg her om virkningene av factoringpanthavers tiltredelse av pantet, men det må antas at denne uttalelsen også gjelder for avtalepant etter § 4-4 (1) (2).

³⁹ Skoghøy, Panteloven s. 469

Førstvoterende bemerket her at: ”Når panthaver tiltrer pantet, betyr dette bare at lovens normalordning inntreffer: panthaver overtar rådigheten over de fremtidige krav etter hvert som de oppstår inntil han har fått dekning.”, og videre at: ”Transportbyrået opptrådte rettsstridig, ved ikke å sørge for at innbetalingene etter tiltredelsen av factoringpantet ble overført til banken.” Transportbyrået var her pantsetter, og fremholdt med å motta betalingsoppgjør etter at panthaver hadde tiltrådt sitt factoringpant. Det er altså en klar hovedregel at pantsetter ikke har rett til å motta oppgjør der panthaver har tiltrådt pantet.

Et annet spørsmål i den samme saken som er av interesse for denne avhandlingen, er hva bankens factoringpant hvilte på? Omfattet factoringpantet også den del av innbetalingen som cedenten mottok fra debitor cessus, eller måtte banken godtatt at den cederte delen ble overført til cesjonarene?

Da dette spørsmålet ikke var avgjørende for saken, gikk ikke Høyesterett i ovennevnte dom nærmere inn på det. Forsøker man å dra visse paralleller til denne avhandlingens tema, er det klart at en slikt situasjon kan oppstå. Bankens som långiver kan ha avtalt en factoringpantavtale med rederiet med hjemmel i pantel. § 4-10 (1). Rederiet kan deretter ha mottatt betaling for utført frakt fra befrakter (debitor cessus), mens hele eller deler av dette beløpet egentlig skulle vært betalt til noen andre.

Det kan eksempelvis tenkes at rederiet har avhendt pantet, dvs. fraktinntektene, til et annet rederi, jf. pantel. § 1-11. Det forutsettes også at slik avhendelse ikke er umuliggjort etter avtale mellom banken og rederiet (cedenten). Dersom banken som panthaver velger å realisere sin panterett i fraktinntektene, er altså spørsmålet om befrakter skal betale til banken, forutsatt at banken nå har inntatt rederiets opprinnelige kreditorposisjon, eller til cesjonaren. Svaret må nok bli tilsvarende det resultat som Høyesterett kom frem til i Rt. 1992 s. 1650.

Hovedregelen i obligasjonsretten er at debitor cessus skal betale til cesjonaren når fordringen er gyldig overdratt. Dersom en kreditor med pant i cedentens fordring gjør innvendinger mot dette, og krever at debitor cessus skal betale om igjen, kan dette som utgangspunkt skje dersom cesjonarene ikke oppfyller vilkårene for godtroerverv etter

pantel. § 4-10 (2) (2). Støtte for dette synet finner man også i gbl. § 27. Av bestemmelsen fremgår det at debitor cessus kan betale med frigjørende virkning til cedenten, forutsatt at debitor cessus ikke visste om cesjonen og i tillegg utviste aktsom god tro. I Rt. 1992 s. 54 var debitor cessus klar over cesjonen, og kunne således ikke benytte seg av § 27.

Det er naturlig å tenke seg det tilfelle der debitor cessus betaler til cesjonaren, og cesjonen ikke er rettsgyldig overdratt. Et slikt tilfelle reguleres av gbl. § 28.

Bestemmelsen sier at: ”Når skyldnaren betalar til den som har fått eit gjeldsbrev overført til seg skriftleg, blir han fri, endå om det syner seg at avhendinga ikkje er bindande. Veit skyldnaren dette eller bør han ha mistanke om det, gjeld denne føresegn ikkje; og ikkje heller om avhendinga er ugild av ein grunn som er nemnd i § 17.”

Debitor cessus kan altså betale til cesjonaren og oppfylle sin betalingsforpliktelse, selv om cesjonen ikke var rettsgyldig. Debitor cessus må også her være i god tro ved betalingstidspunktet. En befrakter skal derfor i utgangspunktet kunne betale til rederiets omsetningsserverver og bli fri ved betaling til denne.

2.9.1.1 Utleggspant

I den situasjonen der en av rederiets kreditorer ser det nødvendig å ta utlegg i rederiets fraktinntekter. Som følge av dette kan det oppstå flere konflikter med den bank som opprinnelig har sikret seg pant i rederiets fraktinntekter.

Utgangspunktet for at banken skal ha rettsvernet sitt i behold, er at rettsvernet er stiftet før en tredjemann får rettsvern for sitt utlegg. Etter pantel. § 5-7 (5), sammenholdt § 4-5 får en utleggstager rettsvern ved at befrakter får beskjed om utleggspantet fra enten rederiet eller utleggstager. Det er altså et spørsmål om tid i dette tilfellet - hvem er først ute? En annen måte banken kan få rettsvern for sitt utleggspant på, er ved tinglysning i Løsøreregisteret.

2.10 Rettsvern overfor rederiets suksessorer/omsetningsserververe

Spørsmålet her er om bankens rettsvern står seg ved de tilfeller der rederiet overdrar eller pantsetter sine fremtidige fraktinntekter. I pantel. § 1-11 er det klart at en panterett ikke er til hinder for at pantobjektet avhendes eller er gjenstand for videre pantsettelse.⁴⁰ Det fremgår også at det er adgang til å begrense denne avhendelsesmuligheten ved avtale, jf. pantel. § 1-11. Et pantekrav er en tinglig heftelse, og en panterett vil derfor følge med ved en eventuell avhendelse av pantobjektet.⁴¹ Utgangspunktet for banken er derfor at den har rettsvern dersom rederiet skulle velge å avhende eller pantsette sine fraktinntekter.

Ved factoringpantsettelse etter pantel. § 4-10 (1), kan factoringpanthaver som hovedregel ikke gjøre gjeldende sin panterett overfor godtroende omsetningsserverver som har fått rettsvern for sitt erverv etter pantel. § 4-5 eller gbl. § 29, jf. pantel. § 4-10 (2) (2). Det avgjørende for factoringpanthaver er altså om det er meldt fra til debitor cessus. Det følger av § 4-10 (2) (2) at dersom factoringpanthaver er i god tro, vil vedkommende kunne ekstingvere eldre rettsstiftelser i pantekravet. ”Konkurrerende rett” etter § 4-10 (2) er alle former for omsetningsserverv.⁴²

Etter § 4-10 (1) er det klart at det kun er næringsdrivende som kan stifte factoringpant, men denne regelen betyr ikke at det må en næringsdrivende omsetningsserverver til for å ekstingvere panthavers panterett. Riktignok stilles det strengere krav til de forundersøkelser som gjøres dersom det er en næringsdrivende som er omsetningsserverver, og denne får en konkurrerende rett i pengekravet.

I Rt. 1992 s. 492 avgjorde Høyesterett en sak som gjaldt to cesjonarer som mente debitor skulle betale om igjen til dem. Retten bemerket at det allikevel kan forekomme godtorerverv, selv om cesjonaren **ikke** har foretatt undersøkelser i Løsøreregisteret.⁴³ Hva gjelder de undersøkelseskrav som stilles til næringsdrivende, kom retten her til at:

⁴⁰ Falkanger, Panterett s. 78

⁴¹ Falkanger, Panterett s. 77-78

⁴² Skoghøy, Factoringpant s. 328

⁴³ Rt. 1992 s. 492 s. 497

”Men jeg peker på at det må stilles strenge krav til aktsomheten ved slike disposisjoner mellom forretningsdrivende.” Dersom et annet selskap som har virksomhet i shippingbransjen ønsker pant i de allerede pantsatte fraktinntektene, er det altså forventet at vedkommende selskap gjør en grundig forundersøkelse først. Andre ganger kan befrakter være i villrede om hvem det skal betales til, uten at det allerede er betalt.

Da kan lov om deponering i gjeldshøve av 17. februar 1939 nr. 2 (heretter ”depl.”) komme til anvendelse.⁴⁴ Lovens § 1 sier at dersom debitor har en forpliktelse mot seg i penger, kan vedkommende deponere i Norges bank med befriende virkning. Dette forusatt at årsaken til at debitor ikke får betalt på ordinær måte skyldes kreditor. Det samme gjelder hvis ”det er grunn til å vera i tvil om kven som er kravshavar og skyldnaren ikkje kann klandrast for denne uvissa”. Betalingsproblemet må altså ikke skyldes befrakter, og det må være tvil om det er banken eller rederiet det skal betales til.

Befrakter er å anse som debitor for en forpliktelse i penger, og kan dermed benytte seg av bestemmelsen ved tvil om hvem han skal betale til. Dersom befrakter deponerer vederlaget for frakt i Norges bank, har dette å regne som betaling med befriende virkning slik at vedkommende slipper å måtte betale til både pantsetter og panthaver, jf depl. § 1 (1).

Et annet problem kan oppstå dersom erverver av pantobjektet, eller en ny panthaver med pant i fraktinntektene etter pantel. § 4-4 (1), mener å ha ekstingvert bankens panterett i fraktinntektene.

Utgangspunktet for løsningen på et slikt problem finnes i gbl. § 29 (2). Etter denne bestemmelsen er det to vilkår for at en omsetningsserverver skal få sin rett på bekostning av banken, som den opprinnelige panthaver. Det første vilkåret er at omsetningsserververen er i godt tro. I god tro-vilkåret ligger, som det fremgår av gbl. § 15, at erverver ”kjenner det omstendet som ho blir bygd på, eller bør ha minstanke om det”.⁴⁵ Om erververen burde ha visst det, må avgjøres objektivt. Videre sier gbl. ikke

⁴⁴ Rt. 1992 s. 492 s. 496

⁴⁵ Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 887

noe om når den gode tro må foreligge, men det er klart at transaksjonstiden er et minstekrav.⁴⁶

Det andre vilkåret etter § 29 (2) er at befrakter må ha fått melding fra rederiets suksessor først. Det er dermed rettslig mulig for at banken kan miste sin panterett i rederiets fraktinntekter, forutsatt at vilkårene i gbl. § 29 (2) er oppfylt.

2.11 Rettsvern på sikringsstadiet

Sikringsstadiet i forbindelse med en sikkerhetsrett, vil si den periode hvor sikkerheten hviler på sikkerhetsobjektet, men ikke benyttes aktivt.⁴⁷ Med andre ord perioden før realisasjonsstadiet, hvor panteretten foreløpig kun eksisterer som en sikkerhet for panthavers krav. I en situasjon hvor det hviler en panterett på en formuesgjenstand, er panthaver selvfølgelig interessert i at pantobjektets verdi opprettholdes, og at pantet vedlikeholdes. Dersom pantet taper seg i verdi vil det i så fall gi panthaver en ”dårligere” sikkerhet enn først forespeilet. Panteloven oppstiller derfor visse regler som skal sørge for at pantsetter ivaretar pantobjektet. For denne avhandlingens del dreier det seg her om fraktinntekter. Det antas at fraktinntektene vil innbetales direkte til rederiet under sikringsstadiet. Det er altså rederiet som har kreditorlegitimasjon for fraktkravet. Det dreier seg dermed om et underpant, jf. pantel. § 1-1 (2).

Etter pantel. §§ 1-6 til og med 1-11 er det en rekke regler for hva panthaver og pantsetter kan og ikke kan gjøre på sikringsstadiet.

Hva gjelder avkastningen som pantet måtte gi, har eieren rett på denne, jf. pantel. § 1-6 (1): ”Ved underpant har eieren rett til avkastning av pantet.” Pant i fraktinntektene er pant i selve vederlaget, og når dette pengebeløpet alt er betalt inn på en konto, vil det ikke være noe pant som kan gi avkastning.

Ved pant i enkle pengekrav, jf. § 1-6 (2), kan panthaver kreve og motta renter, utbytte

⁴⁶ Hagstrøm, Obligasjonsrett s. 888

⁴⁷ Falkanger, Panterett s. 75

og avdrag som forfaller mens panteretten eksisterer. Etter at panthaver har fått dekket sine forfalte renter av pantekravet, skal det overskytende betales tilbake til eieren. I § 1-6 (2) (1) er det uttrykkelig vist til § 4-4 (2), og dette må forstås slik at § 1-6 (2) kun gjelder for enkle pengekrav i form av innskudd på konto i en kredittinstitusjon, jf § 4-4 (2).

Et pantekrav i fraktinntektene til et skip er altså et underpant, og reglene for bruk og vedlikehold finnes i pantel. § 1-7. Utgangspunktet er at eieren har rett til å bruke pantobjektet på vanlig måte. Dette med mindre begrensninger i bruksretten ikke er avtalt, eller pantobjektet er bestemt for utlegg eller annet fremgår av lov, jf. § 1-7 (1). Hvor omfattende denne bruksretten er, er behandlet i forarbeidene.

I Ot.prp. nr. 39 1977-78 om panteloven bemerkes det at ”Utgangspunktet er da at eieren kan bruke eiendommen ganske fritt. Men han har likevel ikke den samme frihet som om eiendommen ikke var pantsatt. Han må ikke bruke eiendommen på slik måte at det representerer inngrep av større omfang i eiendommens substans, forringer den eller utsetter den for en særlig risiko som kan gå ut over panthaverens sikkerhet.”

Dette gjelder eiendom, men det må antas at disse bemerkningene også har en viss vekt i tilfeller som omhandler eksempelvis en sikkerhetspakke som omfatter både pant i skip og skipets fraktinntekter. Med mindre noe annet er avtalt skal rederiet ha adgang til å bruke fraktinntektene, og skipet, på en vanlig og forretningsmessig fornuftig måte. Dersom hele eller deler av fraktbeløpet skal stå på en sperret konto tilhørende rederiet, og ikke benyttes i den daglige drift, må dette avtales særskilt. Uansett vil en slik ordning være lite praktisk, da fraktinntektene gjerne er den viktigste og største inntektskilden til et rederi. Det sier seg selv at det ville bli særdeles vanskelig å drive et rederi, eller et selskap generelt, dersom man ikke kan benytte seg av de opptjente inntektene.

For renter og avdrag som rederiet skal betale til banken, kan banken her kreve pantet innfridd, også utenom vanlig forfallstid etter reglene i § 1-9. Bestemmelsen sier at pantekravet kan innfris der plikten til å betale renter og avdrag vesentlig misligholdes, jf. § 1-9 (1) (a). I en slik situasjon taler det for at banken kan få fraktinntektene innbetalt til seg.

I motsatt tilfelle ville godtroende suksessorer ha en mulighet for å tilegne seg pant i de samme fraktinntektene som banken har, og da på bankens bekostning. Banken risikerer i verste fall å bli sittende uten sikkerhet i fraktinntektene. Utenom de tilfeller der plikten til å betale renter og avdrag misligholdes, kan banken også kreve pantekravet innfridd ved tvangssalg, jf. § 1-9 (b).

Et annet grunnlag for å innfri pantekravet er åpning av gjeldsforhandling eller konkurs hos skyldner eller eier, jf. § 1-9 (c). Et øvrig grunnlag er når eier eller pantsetter vesentlig misbruker sin råderett over pantet eller vesentlig forsømmer sine plikter etter § 1-7, jf. § 1-9 (d). Det siste grunnlaget for å innfri pantekravet utenom vanlig forfallstid er når pantet går tapt/skades ved en tilfeldig begivenhet slik at pantesikkerheten blir vesentlig forminsket, jf. § 1-9 (e).

Hva gjelder panthavers rettigheter over panteretten på sikringsstadiet, fremgår disse av § 1-10. Bestemmelsen lyder: ”Panthaveren har i forhold til eieren rett til å avhende panteretten og til å frempantsette den, når ikke annet er avtalt eller fremgår av forholdet.” Selv om lovteksten bruker begrepet ”eieren”, gjelder bestemmelsen også for panterett i fordringer.⁴⁸ Hovedregelen er at panthaver har rett til å avhende og frempantsette sin panterett. I praksis vil dette si at fordringen som sikres med panteretten overdras samtidig.⁴⁹

Denne hovedregelen kan fravikes ved avtale, jf. § 1-10 (1). I samme paragraf annet ledd er det inntatt en begrensning som går på kravets karakter: er det ikke mulig å avhende kravet, er det heller ikke adgang til å avhende panteretten. Ved en avhendelse eller frempantsettelse av pantekrav, får erververen ikke noen større rett i forhold til pantets eier enn det den opprinnelige panthaver hadde, jf. § 1-10 (3). Dette er hovedreglen, forutsatt at rettighetsovergangen skulle være resultatet av et godtroerverv.

Lov om finansavtaler og finansoppdrag av 25. juni 1999 nr. 46 (heretter ”finansavtl.”) er også av interesse for denne avhandlingen. Dersom en finansinstitusjon er långiver,

⁴⁸ Skoghøy, Panteloven s. 127

⁴⁹ Falkanger, Panterett s. 79

kan långiverens fordring kun overdras til en finansinstitusjon eller lignende institusjon som nevnt i finansavtl. § 1 (2) litra a, d, e eller f, jf. finansavtl. § 45 (1). Unntaksvis kan fordringen overdras til en annen enn en finansinstitusjon dersom låntageren samtykker til dette, jf. § 45 (1). Dette gjelder selv om låntager er næringsdrivende eller forbruker, jf. finansavtl. § 45 (1) sammenholdt § 44a (1) (d).

For denne oppgavens vedkommende kan en slik situasjon ofte oppstå i praksis. Banken som långiver og panthaver ønsker å overdra sin fordring på rederiet, og i det tilfelle hvor banken ønsker å overdra fordringen til privatperson eller næringsdrivende ikke nevnt i finansavtl. § 45, må rederiet altså samtykke i dette.

Pantdebitors rettigheter kommer frem i pantel. § 1-11: ”Panterett er ikke til hinder for at pantet blir avhendet, såfremt annet ikke følger av avtale. Særskilt avhendelse av deler av et panteobjekt eller av tilbehør kan bare skje med samtykke fra panthaveren, med mindre slik avhendelse åpenbart er uten betydning for panthaverens sikkerhet.” Hovedregelen er at en panterett ikke er til hinder for at hele eller deler av kravet på fraktinntektene overdras av rederiet.

Dersom pant i fraktinntektene er en del av en større sikkerhetspakke, vil også skipet kunne tenkes avhendet. I tillegg vil tilbehør til skipet kunne avhendes. Men også disse rettsstiftelsene må skje med samtykke fra panthaver. I motsatt fall må rettsstiftelses i alle fall ikke forringe panthavers sikkerhet.

Det er dermed en rekke forskjeller på de rettigheter som panthaver og pantsetter har, avhengig av om man befinner seg på sikrings- eller dekningsstadiet. Ettersom det er store og viktige forskjeller på de to stadiene, er det av interesse å vite hvor grensen mellom dem går.

Grensedragningen etter pant stiftet etter pantel. § 4-10 (factoringpant) har vært behandlet i Høyesterett. I dom inntatt i Rt. 2001 s. 1136, avgjorde Høyesterett en sak som gjaldt krav om omstøtelse etter dekningslovens §§ 5-5 og 5-9. En bank hadde pant i varelager, firmaets aksjer samt faktoringpant i selskapets kundefordringer. Høyesteretts førstvoterende mente her at spørsmålet er om: ”... innbetalingene til

kassakredittkontoen kan ses som en form for tiltredelse av pantet, som medfører at banken allerede på dette tidspunkt har oppnådd pantedekning. I så fall kunne banken betraktes som separatist i kontoen, og ikke som en vanlig kreditor. Det avgjørende må her være om fortrinnsretten inntreffer allerede ved innbetaling av fordringene på kassakredittkontoen, eller om det kreves noe mer fra bankens side.”

Denne situasjonen kan lett tenkes vil oppstå i et panteforhold mellom en bank og et rederi. Rederiet har lån og kassakredittkonto i banken. Som sikkerhet for lånet har rederiet ytt pant i sine fraktinntekter etter pantel. § 4-10. Ved et mislighold av låneavtalens forpliktelser, vil eventuelle innbetalinger til den konto hvor rederiet vanligvis innbetalte sine pantsatte fraktinntekter kunne anses som en tiltredelse av pantet, som gir banken pantedekning. Som det nevnes i høyesterettsdommen må det avgjørende være om fortrinnsretten inntreffer ved innbetaling til kontoen, eller om det kreves noe mer fra bankens side.

Høyesterett begynner sin drøftelse med å vise til pantel. § 4-6, sammenholdt § 1-6. Hovedregelen i panteloven er at pantsetter beholder kreditorbeføyelsene, jf § 1-6, mens § 4-6 er et unntak fra denne hovedregelen. Dette unntaket gjelder også for faktoringpant, med mindre annet avtales. I den omtalte saken var det nettopp blitt avtalt at pantsetter skulle beholde kreditorbeføyelsene, og at banken kun fikk rådighet over kravene ved mislighold av gjelden eller banken av andre grunner ønsket å foreta direkte innkreving av kravene, jf. s. 1142.

Førstvoterendes syn var at det må kreves en overgang fra sikrings- til dekningsstadiet, og uttalte at ”Før banken gjør sin panterett gjeldende, er det lite naturlig å si at det er en pantedekning banken oppnår.”, og videre ”At innbetalinger etter avtale skal gå inn på kassakredittkontoen, kan etter min mening ikke være avgjørende. Det er heller ikke grunnlag for å se de uspesifiserte beløp på denne kontoen til enhver tid som surrogat for de pantsatte krav.”

Den siste setningen, som førstvoterende også utdyper nærmere, er en henvisning til spesialitetsprinsippet i pantel. § 1-4. Etter denne bestemmelsen skal et bestemt eller et høyeste beløp fastsettes for panteretten for at rettsvern kan oppnås. For faktoringpant

gjelder spesialitetsprinsippet, i motsetning til pant etter pantel. §§ 4-4 (1) og (2) samt § 4-4 (2).

Et problemet er at hver innbetaling av fraktinntektene må være lik det bestemte eller det høyeste beløpet, noe som kan være vanskelig å få til i en bransje som shippingbransjen. Som tidligere nevnt er bransjen konjunkturutsatt, og ved en eventuell nedtur vil det ligge et sterkt press på å få nedjustert fraktratene.

Selv om spesialitetsprinsippet i dette tilfellet overholdes ved at det er bestemt et ”høyeste” og ikke et ”bestemt” beløp, kan situasjonen fort bli vanskeligere i motsatt fall. Eer gode tider i bransjen og det oppnås enighet om å øke fraktratene, vil en ”høyeste” begrensning kunne bli utfordrende å overholde. I samme høyesterettsdom vises det til et lignende tilfelle og det uttales at ”... pantekravet måtte settes svært høyt for å unngå at det med korte mellomrom måtte inngås nye factoringpantavtaler. Jeg kan svært vanskelig se at en slik løsning kan ha vært lovgivers forutsetning.”, jf. Rt. 2001 s. 1136, s. 1142-1143

2.12 Rettsvirkninger på realisasjonsstadiet

I det tilfelle der banklånet misligholdes av rederiet, kan banken som panthaver se seg nødt til å utøve sin panterett. At panteretten utnyttes vil i praksis si at pantobjektet realiseres med tvangsmyndighetens bistand.⁵⁰ Hva gjelder pant i et skips fraktinntekter kan det hevdes at banken som panthaver ikke er nødt til å utøve sin panterett.

Dekning kan skje uten innblanding fra namsmyndighetene. Selve dekningen kan forbli en sak mellom kun panthaver og pantsetter.

Det følger av pantel. § 4-6 at panthaver har samme rett til å disponere rettslig over kravet som pantsetter har. Banken gjør dermed bare bruk av den råderett over pantet som den hele tiden har hatt.⁵¹ I praksis er det som nevnt vanlig at pantsetter beholder

⁵⁰ Falkanger, Panterett s. 81

⁵¹ Monn, Tidscertepartiers bestemmelse om ”Lien on subfreights” s. 34

kreditorbeføyelsene inntil panthaver bestemmer seg for å tiltre pantet. For at panthaver skal kunne tiltre pantet må han derfor gi melding til pantsetter om at vedkommende ikke lenger skal motta oppgjør for de enkle pengekravene. Det burde derfor være tilstrekkelig for å inndrive pantekravet.

Etter tvfbl § 1-3 (2) (2) fremgår det at pantel. § 4-6 gjelder ved tvangsdekning av enkle pengekrav. Av samme paragraf kommer det også frem at en tvangsdekning av enkle pengekrav ikke kan skje på annen måte enn gjennom namsmyndighetene.

I praksis vil banken overta kreditorbeføyelsene for frakttinntektene, og drive inn disse. Panthaver vil da vanligvis gi beskjed til pantsetter om at han tar over kreditorbeføyelsene.⁵² Etter pantel. § 4-8 har panthaver også adgang til å avhende pantet som ledd i realiseringsprosessen.

Hjemmel for tvangsfullbyrdelse av enkle pengekrav finnes i tvfbl § 4-1:

”Tvangsfullbyrdelse av et krav kan bare begjæres når det foreligger et alminnelig eller et særlig tvangsgrunnlag for kravet, og dette tvangsgrunnlaget er tvangskraftig.”

Utgangspunktet er at et krav kun kan kreves tvangsfullbyrdet dersom det foreligger et tvangskraftig tvangsgrunnlag, jf. tvfbl. § 4-1 (1). De alminnelige tvangsgrunnlagene som kan benyttes for å få tvangsfullbyrdet et krav, fremgår av § 4-2. For denne oppgavens del er det kjennelse av en norsk domstol som er av størst interesse som tvangsgrunnlag, jf. tvfbl. § 4-1 (2) (a). Riktignok blir mange tvister i shippingbransjen løst gjennom voldgift, og en voldgiftsdom vil også kunne tenkes å tjene som tvangsgrunnlag, jf. § 4-1 (2) (d).

For pantavtaler med rettsvern etter pantel. kap. 4, er det et særlig tvangsgrunnlag etter, tvfbl. § 10-2 (1) (a). Etter denne bestemmelsen gjelder selve pantsettelsesavtalen som tvangsgrunnlag for tvangsdekning. For en panterett i frakttinntekter med rettsvern etter bestemmelsene i pantel. kap 4, kan tvangsdekning dermed skje med etter enten de alminnelige grunnlag, eller det særlige i tvfbl. § 10-2 (1) (a).

⁵² Skoghøy, Panteloven s. 398

Hva som skal til for at et tvangsgrunnlag er tvangskraftig har jeg redegjort for under ”Stiftelse av utleggspant”, og viser til denne redegjørelsen.

Selve prosessen for tvangsdekning i pengekrav, finner man i tvfbl. kapittel 10.

Utgangspunktet er at kravet skal anvises saksøkeren til innkreving, jf. tvfbl. § 10-7 (1).

Formålet bak regelen er at saksøkeren skal gis den nødvendige rådighet over pengekrav til å gjennomføre innkrevingen.⁵³ Mens for enkle pengekrav har avtalepanthaver som regel alt denne rådigheten til å disponere rettslig over kravet, jf. pantel. § 4-6 (1). Ved at panthaver har rådighet til si opp kravet, kreve det inn eller avhende det, er tvfbl. kapittel 10 lite anvendelig for enkle pengekrav.⁵⁴

Unntaksvis kan det tenkes at det etter avtale er avtalt at panthaver ikke skal ha den rettslige rådighet som følger etter § 4-6 (1). I slike tilfeller vil derfor tvfbl. 10-7 kunne komme til anvendelse.

Etter tvfbl. § 10-8 er det krav om at namsmannen skal underrette saksøkte om anvisningen. Et unntak fra denne regelen finnes i samme lovs § 5-14. Etter denne bestemmelsen kan panthaver allikevel gjennomføre en tvangsdekning uten underrettelse til saksøkte dersom vedkommende ikke har kjent oppholdssted eller fullmektig med kjent oppholdssted.

Et annet særlig tvangsgrunnlag finnes i tvfbl. § 8-2. Dette er imidlertid kun et grunnlag for tvangssalg, jf. tvfbl. § 8-2 (1). For denne oppgavens del antas det at tvangssalget benyttes av en bank med pant i både skipet og skipets fraktinntekter. Tanken er da å selge skipet sammen med fraktavtalen. Dette særlige tvangsgrunnlaget kan benyttes i tillegg til de alminnelige grunnlagene, jf. § 8-2 (1). Etter bestemmelsens første ledd bokstav c er utlegg som har rettsvern etter kapittel 5 i pantel. grunnlag for tvangssalg.

En bank som dermed ønsker utlegg i et rederis fraktinntekter, kan dermed oppfylle vilkåret om tvangsgrunnlag dersom utlegget har rettsvern etter pantel. kapittel 5, jf. tvfbl. § 8-2 (1) (b). Tvangssalg gjennomføres etter reglene i tvfbl. kap. 8 del II.

⁵³ Ot.prp. nr.65 1990-1991 s.197

⁵⁴ Ot.prp. nr.65 1990-1991 s.197

Dersom bankens sikkerhetsrett omfatter både skipet og dets fraktinntekter, finnes det et alternativ til tvangssalg i form av tvangsbruk. Ved tvangsbruk vil pantthaver overta den fysiske rådighet over skipet, og utnytte dette til å dekke sine utestående krav.⁵⁵ Reglene for tvangsbruk finnes i sjøl. kap. 11 del IV. Etter sjøl. § 11-55 er utgangspunktet at: ”Tvangsbruken skal gjelde både hovedgjenstanden og tilhørende ting og rettigheter som omfattes av panteretten.” I den sikkerhetspakken som skissert ovenfor, vil derfor fraktavtalen, og dermed fraktinntektene, inngå i tvangsbruken.

Hva gjelder fordelingen av de inntekter som tvangsbruken fører med seg, er utgangspunktet gitt i § 11-59. Først dekkes utgifter til drift og vedlikehold, dernest dekkes forfalte krav med renter og øvrige kostnader.

Tredje del av avhandlingen

2.13 Lovvalg på kontraktrettens område

Formålet med lovvalsreglene er å bestemme hvilket lands rett man skal anvende på et forhold som har tilknytning til flere rettssystemer.⁵⁶ I den internasjonale sjøfart er det mulig med et stort antall forskjellige aktører fra forskjellige land som er involvert i en og samme rettstvist. Lovvalsreglene er kanskje av spesielt stor interesse for shippingbransjen. De lovvalsregler man har i Norge er i hovedsak ulovfestet, og mye

⁵⁵ Falkanger, Bull, Innføring i sjørett s. 113

⁵⁶ Moss, Giuditta Cordero, Lovvalsregler for internasjonale kontrakter s. 679

av det som finnes er basert på folkeretten.⁵⁷

Som utgangspunkt er det tre forskjellige regelsett som kan komme til anvendelse i en lovvalgssituasjon som involverer sikkerhetsrettigheter. Disse er *lex concursus* (heretter ”konkursretten”), *lex contractus* (heretter ”kontraktsretten”) og retten til formuesgjenstanden.⁵⁸ Konkursretten skal i tillegg til å redegjøre for det prosessuelle rundt en konkurs, også avgjøre i hvilken grad eksisterende kontrakter blir berørt av selve konkursen.⁵⁹ Kontraktsretten skal avgjøre innhold, gyldighet og mislighold av kontrakten. Retten til formuesgjenstanden vil i tillegg til det ovennevnte også avgjøre hva som skjer med formuesgjenstanden i en konkurs med tanke på kreditorene.⁶⁰

Imidlertid finnes også *lex rei sitae*, som er retten på det sted hvor gjenstanden befinner seg.⁶¹ Denne retten anvendes som regel for å avgjøre de tradisjonelle reglene som benyttes på fast eiendom og håndfast løsøre. I Norge er denne retten ansett som rådende i spørsmål angående nettopp fast eiendom og håndfast løsøre. Den er derfor av en viss vekt når lovvalgsspørsmål skal avgjøres, også i sjøretten.

En viktig rettskilde i forbindelse med lovvalgsspørsmål er Romakonvensjonen av 19. juni 1980 om lovvalg på kontraktrettens område. Norge har ikke tiltrådt konvensjonen, men den er allikevel av stor betydning for lovvalgsspørsmål i Norge.⁶² I Romakonvensjonens fortale fremgår det at det er dens formål å bidra til harmonisering av lovvalsregler på kontraktrettens område innen internasjonal privatrett.

Etter konvensjonens art. 3 har man de viktigste artiklene dersom partene har gjort et lovvalg. Utgangspunktet for lovvalsreglene på kontraktrettens område er partsautonomi.⁶³ ⁶⁴ Slik det også fremgår av artikkel 3 (”Freedom of choice”) i

57 Moss, Giuditta Cordero, Lovvalsregler for internasjonale kontrakter s. 679

58 Erdal, Legal Implications of Security Assignment s. 49

59 Erdal, Legal Implications of Security Assignment s. 49

60 Erdal, Legal Implications of Security Assignment s. 49

61 Brækhus, Sikkerhet i certepartier og certepartifrakter s. 55

62 Moss, Giuditta Cordero, Lovvalsregler for internasjonale kontrakter s. 680

63 Romakonvensjonen, 19. juni 1980 artikkel 3

64 Moss, Giuditta Cordero, Lovvalsregler for internasjonale kontrakter s. 680

Romakonvensjonen. Art. 3.1 sier uttrykkelig at: "A contract shall be governed by the law chosen by the parties." I tillegg til at partene selv kan velge hvilken rett som skal gjelde ved en eventuell tvist, må valget de gjør være tydelig: "The choice must be expressed or demonstrated with reasonable certainty by the terms of the contract or the circumstances of the case.", jf. Romakonvensjonen art. 3.1 (2). Det siste som fremgår av art. 3.1 er at partene også kan velge om det lovvalget de gjør skal gjelde på hele eller kun deler av kontrakten.

I norske rett er dette prinsippet lovfestet i blant annet lov om lovvalg i forsikring av 27. november 1992 nr. 111 (heretter "lforsl.") § 9a, lov om mellomfolkeleg-privatrettslege reglar for lausøyrekjøp av 3. april 1964 nr. 1 (heretter "kjll.") § 3. Angående spørsmålet om kjll. § 3 kan benyttes analogisk som grunnlag for partsautonomien som utgangspunkt i kontraktsforholdlovvalg, er det antatt at loven ikke kan benyttes som hjemmel for partsautonomi i andre kontrakter som ikke omhandler løsørekjøp.⁶⁵ Dette vil med andre ord si at det skal være opp til de involverte parter selv å bestemme hvilket lands rett som skal komme til anvendelse. I tillegg er det vanlig praksis å avtale hvor, i hvilket land/by, en eventuell tvist skal avgjøres. I tilfelle partene ikke har avtalebestemt et lovvalg, benyttes prinsippet om å bruke det lands rett som har nærmest tilknytning til forholdet.⁶⁶ Et lovvalg medfører at et forhold underlegges den valgte rett i sin helhet, og eventuelt andre lands rett ikke vil bli benyttet i det hele tatt.⁶⁷

En annen mulig hjemmel for partsautonomien i lovvalg på kontraktrettens område er den alminnelige obligasjonsrettslige avtalefrihet. Men lovvalg er hjemlet i den internasjonale privatretten og avtalefriheten kan derfor ikke anses som hjemmel for partsautonomien.⁶⁸

Giudita Cordero Moss hevder i sin artikkel "Tilsynelatende likheter og reelle forskjeller mellom europeiske og norske regler" at et mer overbevisende grunnlag for partsautonomien enn analogi fra lover, avtalefrihet og alminnelig anerkjent

65 Moss, Giuditta Cordero, Lovvalsregler for internasjonale kontrakter s. 681

66 Moss, Giuditta Cordero, Lovvalsregler for internasjonale kontrakter s. 680

67 Moss, Giuditta Cordero, Lovvalsregler for internasjonale kontrakter s. 682

68 Moss, Giuditta Cordero, Lovvalsregler for internasjonale kontrakter s. 683

internasjonalt prinsipp er grunnlaget om ulovfestet prinsipp i norsk internasjonal privatrett. Årsaken til dette hevdes å være hensynet til harmonisering med nabolandenes rett, og da spesielt med Danmark og Sverige. Disse landene har ratifisert Romakonvensjonen, hvilket Norge ikke har. Deres avgjørelser om lovvalgsspørsmål er derfor en viktig kilde for norsk internasjonal privatrett.

2.13.1 Lovvalg er ikke foretatt

I det tilfelle der partene ikke har foretatt et lovvalg, vil utgangspunktet være at forholdet reguleres av den rett i det land som forholdet er nærmest knyttet til.⁶⁹ Art. 4.1 i Romakonvensjonen åpner også for delvis lovvalg i de tilfeller hvor det ikke er tatt et lovvalg.

I Romakonvensjonen er det ytterligere en lovvalgsregel som baserer seg på debtors hovedsete. Denne regelen tilsvarer den klassiske internasjonale privatretslige tenkning.⁷⁰

I norsk rettspraksis er hovedregelen i de tilfelle man ikke har gjort et lovvalg, at man skal følge prinsippet om ”nærmeste tilknytning”. I Rt. 1980 s. 243 gjaldt saken et økonomisk oppgjør mellom to forretningsparter etter oppsigelse av en eneforhandleravtale. Av interesse her er førstvoterendes uttalelser i forbindelse med de lovvalgsspørsmål som oppstod. Førstvoterende kommer frem til at det gjeldende lovvalgsspørsmålet må bedømmes etter de alminnelige obligasjonsrettslige lovvalgsregler. Utgangspunktet er da Irma-Mignon-formelen i norsk internasjonal privatrett.

Irma-Mignon-formelen stammer fra dom inntatt i Rt. 1923 II s. 58. Saken gjaldt en reders erstatningsansvar for et sammenstøt mellom to norske skip i fremmed farvann. Selv om dommen stammer fra en sak som gjaldt erstatningsrett, er regelen også blitt

⁶⁹ Romakonvensjonen, art. 4.1

⁷⁰ Moss, Giuditta Cordero, Lovvalgsregler for internasjonale kontrakter s. 697

anvendt på kontraktrettens område.⁷¹ Førstvoterende avgjorde her at avgjørelsen av hvilket lands rett som skal benyttes må treffes med utgangspunkt i alminnelige rettsgrunnsetninger samt arten av det forhold som foreligger.

Videre bemerket også førstvoterende at: ”For mit vedkommende synes jeg imidlertid det er naturlig at ta utgangspunkt i den betragtning, at et forhold fortrinsvis bør bedømmes efter loven i det land, hvortil det har sin sterkeste tilknytning, eller hvor det nærmest hører hjemme.”⁷² Det gis her et klart uttrykk for at ”nærmeste tilknytning”-prinsippet bør benyttes.

Irma-Mignon-formelen kalles også den individualiserende metode.⁷³ Metoden vil se på flere faktorer for å avgjøre hva som er utgjør ”nærmest tilknytning” enn hva art. 4 i Romakonvensjonen legger opp til.⁷⁴

I Rt. 1980 s. 243 hadde partene ikke avtalt noe om lovvalg ved en eventuell tvist, og det ble da opp til retten å avgjøre hvilket lands rett som skulle komme til anvendelse. For en del av det økonomiske oppgjøret kom retten til at kjll. § 4 kom til anvendelse. Denne bestemmelsen sier at dersom lovvalg ikke er avtalt, må forholdet bedømmes etter det lands rett hvor selgeren hadde ”bustad” eller ”forretningsstad”, jf. kjll. § 4 (1). Av den resterende del av det økonomiske oppgjøret kom Høyesterett til at kjll. ikke kom til anvendelse, og at forholdet dermed måtte bedømmes etter, som nevnt ovenfor, de alminnelige obligasjonsrettslige lovvalsregler.

Etter Romakonvensjonens art. 4.1 skal man dersom lovvalg ikke er avtalt benytte seg av den formelen Høyesterett gjør i Rt. 1980. s. 243 – ”nærmeste tilknytning”. I art. 4.1 sies det at ”To the extent that the law applicable to the contract has not been chosen in accordance with Article 3, the contract shall be governed by the law of the country with which it is most closely connected.” Kjll. § 4 statuerer dermed en litt annen måte å løse lovvalgsspørsmålet på (selgers ”bustad/forretningsstad”).

⁷¹ Moss, Giuditta Cordero, Lovvalsregler for internasjonale kontrakter s. 697

⁷² Rt. 1923-II s. 58 s. 60

⁷³ Erdal, Legal Implications of Security Assignment s. 51

⁷⁴ Erdal, Legal Implications of Security Assignment s. 51

2.13.2 Lovvalg er foretatt

I Romakonvensjonens art. 3.3 kommer det klart frem at selv om partene har valgt et annen lands rett til å gjelde på kontrakten mellom dem, kan allikevel landets preseptoriske lovregler gjelde for kontraktsforholdet. Hovedregelen er at dersom partene foretar et lovvalg, har dette lovvalget full virkning. Riktignok med unntak av bakgrunnsrettens lovvalsregler, jf. Romakonvensjonen art. 15 "... other than its rules of private international law." Dette vil si at selv de ufravikelige reglene som hadde kommet til anvendelse dersom partene ikke hadde foretatt et lovvalg ikke vil gjelde for kontraktens del.⁷⁵

Men Romakonvensjonen art. 3.3 gjør et unntak fra denne hovedregelen. Denne artikkelen gjelder de internt ufravikelige reglene, og bestemmer at all preseptorisk rett i det rettssystem som forholdet er knyttet til, ikke kan fravikes ved lovvalg.⁷⁶ Dette utdypes nærmere i art. 7, hvor det sies at: "When applying under this Convention the law of a country, effect may be given to the mandatory rules of the law of another country with which the situation has a close connection, if and in so far as, under the law of the latter country, those rules must be applied whatever the law applicable to the contract."

Partene har i et slikt tilfelle gjort et lovvalg, og de preseptoriske regler som finnes i det lands rett som kontrakten har nærmest tilknytning til, må allikevel også gjelde og følges for kontraktens vedkommende.

Ved avgjørelsen om de preseptoriske reglene skal følges, skal det legges vekt på reglenes formål og følgende som vil oppstå dersom de overholdes eller ikke overholdes. I artikkelens annet ledd fremgår det at domstollandets rett ("the rules of the law of the forum"). Denne artikkelen gjelder de internasjonalt preseptoriske reglene, i motsetning til art. 3.3. Den bestemmer at enkelte preseptoriske regler kan komme til anvendelse til

⁷⁵ Moss, Giuditta Cordero, Lovvalsregler for internasjonale kontrakter s. 702

⁷⁶ Moss, Giuditta Cordero, Lovvalsregler for internasjonale kontrakter s. 704

tross for lovvalget.

I norsk rett kommer denne regelen frem i lforsl. Etter lovens § 5 skal: ”Selv om fremmed lov legges til grunn, skal norske domstoler anvende ufravikelige regler i norsk lov når de er tvingende uansett hvilket lands lov som ellers anvendes.”

Sjøl. innehar regler om lovvalg i § 75. Av bestemmelsen fremgår det at visse lovregler kommer til anvendelse dersom sikring med skipet som objekt gjøres gjeldende ved norsk domstol. Denne lovvalgsreglen gjelder riktignok de tilfeller der pantet er stiftet i selve skipet, hvilket ikke er tilfelle der banken har pant i rederiets fraktinntekter. Pantet hviler her på de enkle pengekravene. Men bestemmelsen, som står i sjøl. fellesbestemmelser for pant, bør allikevel kunne tillegges en viss vekt ved lovvalgsspørsmål som er relevante for denne oppgaven.

Hovedregelen for lovvalg i situasjoner der det er tvist om registrerte heftelsers prioritet i forhold til andre registrerte heftelser er at det skal avgjøres i den stat hvor skipet er registrert, jf. sjøl. § 75 (2) 1).

”Nærmeste tilknytning”-prinsippet er også anvendt i lov om forbrukerkjøp av 21. juni 2002 nr. 34 (heretter ”fkj.”) § 3. Bestemmelsen sier at på en kjøpsavtale som har nær tilknytning til EØS-statenes territorium, kan det ikke avtales at rettsreglene til en ikke-EØS-stat skal anvendes dersom forbrukeren får dårligere vern.

I sin artikkel ”Lovvalg for internasjonale kontrakter” hevder Giuditta Cordero Moss at i det tilfelle hvor partene ikke har foretatt et lovvalg, er realiteten den at Romakonvensjonen og lov om løsørekjøp er basert på samme prinsipp, mens norsk ulovfestet rett har en annen tilnærming til det å foreta et lovvalg. Dette selv om det ved første øyekast skulle virke som om lov om løsørekjøp har en annen tilnærming enn både Romakonvensjonen og norsk ulovfestet internasjonal privatrett.

Slik Cordero Moss ser det, blir hovedregelen i art. 4 om ”nærmeste tilknytning” innskrenket av art. 4 annet ledd. Annet ledd sier at: ”Subject to the provisions of paragraph 5 of this Article, it shall be presumed that the contract is most closely

connected with the country where the party who is to effect the performance which is characteristic of the contract has, at the time of conclusion of the contract, his habitual residence, or, in the case of a body corporate or unincorporate, its central administration.” Dette kalles da for realdebitors hovedsete av artikkelforfatteren.

Sett opp mot norsk lov, og da spesielt lov om lovvalg for løsørekjøp, er hovedregelen som sagt at selgerens hovedsete velges, jf. kjll. § 4. Lov om lovvalg for løsørekjøp er basert på Haag-konvensjonen om lovvalg for internasjonale løsørekjøp av 1955. Haag-konvensjonen opererer også med selgerens hovedsete som utgangspunkt for en løsning i en lovvalgstvist. Men som tidligere nevnt har Høyesterett i Rt. 1980 s. 243 uttalt at denne lovbestemmelsens ikke skal anvendes på andre kontraktstyper enn løsørekjøp, jf. s. 249.

Men det er dermed ikke sagt at hvis man skulle bedømme ut i fra henholdsvis Romakonvensjonen og etter norsk ulovfestet internasjonal privatrett, at man ville komme til samme resultat. Den helhetlige vurdering som norsk ulovfestet rett legger opp til, har en litt annen tilnærming enn den mer objektive vurdering man gjør etter Romakonvensjonen. Etter modellen til Romakonvensjonen bygges mye av vurderingen på presumsjonen i art. 4 annet ledd – debtors hovedsete. Den ”norske” metoden er derimot mer uforutsigbar, da det er opp til retten å trekke inn flere faktorer og kan vekte disse forskjellig.

I Rt. 2006 s. 1008 tar derimot Høyesterett et noe annet syn på vurderingen. Saken gjaldt spørsmål om avvisning grunnet feil vernetings, og riktig vernetings måtte finnes etter hvilket lands rett den gjeldende avtalen hadde nærmest tilknytning til. Partene hadde ikke avtalt hvilket lands rett som skulle gjelde, og lovvalget måtte derfor avgjøres med utgangspunkt i norsk internasjonal privatrett.⁷⁷

Høyesteretts kjæremålsutvalg tar utgangspunkt i Irma-Mignon-formelen: ”

Vurderingstemaet er hvilket land avtalen som forpliktelsen utspringer av, har sin nærmeste tilknytning til - Irma-Mignon-formelen. Avgjørelsen skal tas etter en samlet bedømmelse.” Kjæremålsutvalget gir eksplisitt uttrykk for at det viktigste momentet

⁷⁷ Rt. 2006 s. 1008 s. 1008

ved bedømmelsen av lovvalgsspørsmålet, er hvor agenten (debitor) har sitt hovedkontor.

Utvalget mener å finne støtte for sitt syn i henholdsvis Romakonvensjonens art. 4.2, samt det faktum at det etter norsk rett er kreditors bopel/forretningssted et viktig tilknytningsspunkt for pengeforpliktelser.

Utvalget konkluderer, med støtte i rettspraksis, at utgangspunktet i norsk internasjonal privatrett er at agentavtaler har sin sterkeste tilknytning til det land som agenten driver sin virksomhet etter avtalen, avsnitt 17.

I en høyesterettsdom inntatt i Rt. 1982 s. 1294, måtte Høyesterett også ta stilling til hvilket lands rett som skulle anvendes. Saken gjaldt spørsmål om foreldelse av et erstatningskrav og om hvilket lands rett saken skulle bedømmes etter.

Førstvoterende begynner med å se på om kjll. § 4 kan anvendes på forholdet. Denne lovbestemmelsen kan ikke anvendes. Dette ble begrunnet med at det må skilles mellom krav med grunnlag i et enkelt kjøp og krav som springer ut fra enehandlerforholdet mellom partene. Det er nemlig kun det enkelte kjøp som omfattes av kjll. § 4.

Høyesterett kom derfor til bestemmelsen verken direkte eller analogisk kunne anvendes. Da norsk rett allikevel ble anvendt, var dette fordi forholdet hadde nærmest tilknytning til Norge.

For denne avhandlingens del er disse avgjørelsene av interesse der det oppstår en tvist mellom bank og rederi, rederi og befrakter eller bank og befrakter. Låneavtaler eller fraktavtaler er ikke løsøreavtaler, og i utgangspunktet kan dermed ikke kjll. anvendes direkte eller analogisk. En eventuell tvist må derfor bedømmes etter ”nærmeste tilknytning”-prinsippet som man finner i Romakonvensjonen og i ulovfestet norsk internasjonal privatrett.

Hva vil det så si at et lands bakgrunnsrett blir anvendt på et spesifikt forhold? Dersom Romakonvensjonen løser lovvalgsspørsmålet, finner man svaret i dens art. 10. Det lands rett som anvendes omfatter ”interpretation” (tolkning), ”performance” (oppfyllelse), ”within the limits of the powers conferred on the court by its procedural law, the

consequences of breach, including the assessment of damages in so far as it is governed by rules of law” (hva som skjer ved mislighold), “the various ways of extinguishing obligations, and prescription and limitation of actions” (mulige opphørsgrunner) og “the consequences of nullity of the contract (ugyldighet), jf. Romakonvensjonen art. 10 (1) (a) til (e).

I tillegg omfatter Romakonvensjonens art. 14: ”... rules which raise presumptions of law or determine the burden of proof”. Dette vil altså si at om loven som blir anvendt etter konvensjonen har eventuelle regler om presumsjoner eller bevisbyrde, så gjelder disse også for kontraktens del. For kontraktforholdets vedkommende er dermed virkningen av lovvalget etter Romakonvensjonen omfattende.

3 **Konklusjon**

Ut i fra denne oppgavens tema, har jeg forsøkt å belyse mulighetene for å oppnå pant i et skips fraktinntekter med hjemmel i norsk lov. Den konklusjon som kan trekkes er at norsk lovgivning gir flere muligheter til slik pantsettelse. I tillegg er den nylig lovfestede pantsettelsesmuligheten etter pantel. § 4-4 (2) av stor interesse for et rederi som ønsker å pantsette sine fraktinntekter. Dette var den eneste muligheten for pantsettelse som inntil nylig var uavklart, og slik jeg kan se det er dette en hjemmel som kan bli mye brukt for pantsettelser.

Rettsvernsreglene for de pantsettelsesmulighetene jeg har sett på, virker å være enkle å forstå og bruke i praksis. En utfordring blir muligens i de tilfeller hvor pant i fraktinntektene inngår i en sikkerhetspakke hvor også skipet er omfattet. Det blir da to forskjellige pantobjekter å ta stilling til. I tillegg er det et ønske i flere situasjoner at skipet beholder sin fraktavtale, både ved et tvangssalg og ved eventuell tvangsbruk av skipet. En lønnsom fraktavtale vil kunne medføre at skipet oppnår en høyere pris ved et salg. Det vil også kunne bli lønnsomt for panthaver å gå til tvangsbruk av skipet.

Hva gjelder lovvalgsproblematikken er det to hovedgrunnlag for løsning: partsautonomi eller Irma-Mignon-formelen. Som utgangspunkt vil nok partene velge å bestemme hvor en tvist skal dømmes, og etter hvilken rett den skal dømmes. Men i de tilfeller hvor dette ikke er avtalt, er det som nevnt gode utgangspunkter for å finne en løsning.

Litteraturliste

Bøker

Bergsåker, Trygve *Lærebok i pengekravsrett*. 2. utg. Trygve Bergsåker, Oslo, 2001.

Falkanger, Thor *Introduksjon til panteretten – stiftelse, virkninger og tvangsfullbyrdelse*. 3. opplag. Universitetsforlaget, Oslo, 2008

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull *Innføring i sjørett*. 6. utg. Sjørettsfondet, Oslo, 2004.

Hagstrøm, Viggo og Magnus Aarbakke *Obligasjonsrett*. 1. utg, 3. opplag. Universitetsforlaget, Oslo, 2008.

Skoghøy, Jens Edvin Andreassen *Factoringpant*. 1. utg. Universitetsforlaget, Oslo, 1990.

Skoghøy, Jens Edvin Andreassen *Panteloven*. 2. utg. Gyldendal, Oslo, 2003.

Stopford, Martin *Maritime Economics*. 3. utg. Routledge, Oxon, 2009.

Hefte

Erdal, Leiv Mikael *Legal Implications of Security Assignment*. I: Marlus nr. 365. Sjørettsfondet, Oslo, 2008

Monn, Jørgen *Tidscertepartiets bestemmelse om "Lien on subfreights"*. I: Marlus nr. 197. Sjørettsfondet, Oslo, 1993.

Artikler

Brækhus, Sjur *Sikkerhet i certepartier og certepartifrakter*. I: Fra kredittretten og andre rettsområder. 1. utg. Sjørettsfondet, Oslo, 1978.

Moss, Giuditta Cordero. *Lovvalgsregler for internasjonale kontrakter: Tilsynelatende likheter og reelle forskjeller mellom europeiske og norske regler*. I: Tidsskrift for Rettsvitenskap. Vol. 120, 2007, S. 679-717.

Lovregister

Lov om deponering i gjeldshøve av 17. februar 1939 nr. 2.

Lov om forbrukerkjøp av 21. juni 2002 nr. 34.

Lov om fordringshavernes dekningsrett av 8. juni 1984 nr. 59.

Lov om finansieringsvirksomhet og finansinstitusjoner av 10. juni 1988 nr. 40.

Lov om finansavtaler og finansoppdrag av 25. juni 1999 nr. 46.

Lov om gjeldsbrev av 17. februar 1939 nr. 2.

Lov om gjeldsforhandling og konkurs av 8. juni 1984 nr. 58.

Lov om lovvalg i forsikring av 27. november 1992 nr. 111.

Lov om mellomfolkeleg-privatrettslege reglar for lausøyrekjøp av 3. april 1964 nr. 1.

Lov om tvangsfullbyrdelse av 26. juni 1992 nr. 86.

Lov om tinglysing av 7. juni 1935 nr. 2.

Lov om mekling og rettergang i sivile tvister av 17. juni 2005 nr. 90.

Lov om pant av 8. februar 1980 nr. 2.

Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39.

Dommer

Rt. 1923 II s. 58

Rt. 1963 s. 893

Rt. 1980 s. 243

Rt. 1982 s. 1294

Rt. 1987 s. 35

Rt. 1989 s. 1209

Rt. 1992 s. 54

Rt. 1992 s. 492

Rt. 1992 s. 1650

Rt. 1993 s. 1295

Rt. 1999 s. 2073

Rt. 2001 s. 1136

Rt. 2006 s. 1008

RG. 1996 s. 878

Forarbeider

Ot.prp. nr. 39 1977-1978

Ot.prp. nr. 39 1979-1980

Ot.prp. nr. 53 1990-1991

Ot.prp. nr. 65 1990-1991

Prop. 136 L 2009-2010

NOU 1972:20

Konvensjoner

Romakonvensjonen om lovvalg på kontraktrettens område av 19. juni 1980